



Trafiksäkerhetsplan för ELY- centralen i Södra Österbotten

Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten

HELJÄ AARNIKKO | ANNA KORPINEN



Trafiksäkerhetsplan för ELY-centralen i Södra Österbotten

Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten

AARNIKKO HELJÄ
KORPINEN ANNA

RAPORTER 137 | 2012

**TRAFIKSÄKERHETSPLAN FÖR ELY-CENTRALEN I SÖDRA ÖSTERBOTTEN
SÖDRA ÖSTERBOTTEN, MELLERSTA ÖSTERBOTTEN OCH ÖSTERBOTTEN**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

Pärmbild: Sito Oy
Kartor: Sito Oy
© Karttakeskus, L4356
Tryckort: Kopijyvä, 2013

ISBN 978-952-257-707-8 (tryckt)

ISBN 978-952-257-708-5 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (tryckt)

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN URN:ISBN:978-952-257-708-5

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi

Förord

Syftet med Södra Österbottens ELY-centrals trafiksäkerhetsplan är att förankra målen och åtgärderna i den riksomfattande trafiksäkerhetsplanen i landskapen Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten. Södra Österbottens ELY-centrals plan har utarbetats med hänsyn till de regionala särdragen, omvärlden samt nuläget.

I trafiksäkerhetsplanen beskrivs nuläget beträffande trafiksäkerheten i regionen samt den omvärld som påverkar det. Utifrån beskrivningen av nuläget har man i planen formulerat en långsiktig vision för trafiksäkerhetsarbetet i regionen och satt minskningsmål för antalet personskador i trafiken fram till 2020. Målen styr det praktiska trafiksäkerhetsarbetet via ett åtgärdsprogram. Åtgärdsprogrammet innehåller fyra prioriterade områden, som är att organisera trafiksäkerhetsarbetet, att minska riskbeteendet, att utöka de hållbara färdsattnen och att säkerhetsaspekten ska styra verksamheten. Varje prioriterat område är ytterligare indelat i åtgärdsdelar. Åtgärdsprogrammet omsätts i praktiskt arbete genom en verksamhetsmodell för trafiksäkerhetssamarbetet, som samtidigt klarlägger arbetsfördelningen och ansvaret mellan de olika nivåerna (ELY, landskapet, regionen, kommunen). För att stödja genomförandet av åtgärderna och uppnåendet av målen har man tagit fram uppföljningsmätare.

Trafiksäkerhet är summan av flera faktorer. Trafikmiljön gör det möjligt att färdas tryggt, men användarnas attityder och val är mest avgörande. Som mål för trafiksäkerheten har man satt en 0-vision, och enligt den behöver ingen dö eller skadas allvarligt i trafiken. I praktiken innebär målet att antalet trafikdöda halveras och att antalet skadade minskar avsevärt före 2020. I förhållande till nuläget är målet utmanande och förutsätter att alla aktörer förbinder sig att målmedvetet främja trafiksäkerhetsmålen. En viktig sak när det gäller trafiksäkerhetsarbetet på området för Södra Österbottens ELY-central är att identifiera potentialen och utmaningarna för trygga och hållbara resor i respektive landskap. Ett klart organiserat trafiksäkerhetsarbete gör det möjligt att nå alla som färdas och att påverka riskbeteendet, vilket är nyckeln till att nå säkerhetsmålet.

Södra Österbottens ELY-central under ledning av Kjell Lind har låtit utarbeta trafiksäkerhetsplanen. Heljä Aarnikko och Anna Korpinen från Sito Oy har svarat för utarbetandet. Följande personer har varit involverade i arbetet i styrgruppen för trafiksäkerhetsarbetet:

- Kjell Lind	Södra Österbottens ELY-central (ordförande)
- Eero Siikavirta	Södra Österbottens ELY-central
- Mikael Björnes	Södra Österbottens ELY-central
- Heli Lintamo	Trafikskyddet
- Heikki Penttilä	Karleby stad
- Pertti Hallila	Vasa stad
- Janne Kangas	Rörliga polisen
- Erkki Rajamäki	Polisinrättningen i Södra Österbotten

Samtidigt med Södra Österbottens ELY-centrals trafiksäkerhetsplan har det utarbetats trafiksäkerhetsplaner för områdena för Nylands och Egentliga Finlands ELY-centraler. De olika regionernas planer har koordinerats av Juha Heltimo från Strafica Oy.

Tammerfors, december 2012

Innehåll

1 Beskrivning av planeringsområdet.....	4
2 Analyser av nuläge.....	5
2.1 Trafiksäkerhetsarbetets omvärld	5
2.1.1 Sammandrag.....	10
2.2 Olycksanalys	11
2.2.1 Olycksutvecklingen.....	11
2.2.2 Antalet olyckor i förhållande till befolkningen.....	12
2.2.3 Riskbeteende	13
2.2.4 Olyckor enligt väganvändar- och åldersgrupp	17
2.2.5 Olycksomständigheter.....	20
2.2.6 Trafiksäkerheten på landsvägarna	21
2.2.7 Säkerheten inom den tunga trafiken.....	23
2.2.8 Säkerheten i plankorsningar.....	23
2.2.9 Sammandrag.....	24
2.3 Olyckskostnader	25
2.3.1 Hur användningen av säkerhetsanordningar inverkar på olyckskostnaderna	25
2.4 Nuläget inom trafiksäkerhetsarbetet	25
2.4.1 Trafiksäkerhetsarbetet på området för Södra Österbottens ELY-central.....	25
2.4.2 Trafiksäkerhetsarbetet på region- och kommunnivå.....	26
2.4.3 Verksamhetsformer och aktivitet	26
2.4.4 Utvecklingsbehov	28
2.5 Sammandrag.....	28
3 Vision och mål för trafiksäkerhetsarbetet	29
3.1 Trafiksäkerhetsvision	29
3.2 Ett säkerhetsmål som överensstämmer med visionen	30
3.3 Kritiska framgångsfaktorer.....	32
4 Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten	34
4.1 Trafiksäkerhetsarbetet är aktivt och koordinerat	34
4.1.1 Organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet.....	34
4.1.2 Åtgärder	36
4.2 Riskbeteendet i trafiken minskar	37
4.2.1 Åtgärder	38
4.3 Att utöka andelen hållbara färdssätt	42
4.3.1 Åtgärder	43
4.4 Säkerhetsaspekten och säkerhetsmålen ska styra	45
4.4.1 Åtgärder	45
4.5 Uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet	46
4.5.1 Bedömning av åtgärdernas effekter	46
Källor	48
Bilagor	49

1 Beskrivning av planeringsområdet

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbottens trafiksäkerhetsplan har utarbetats för området för ELY-centralens ansvarsområde för trafiken, vilket omfattar landskapen Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten. Planeringsområdet är indelat i 10 ekonomiska regioner och 43 kommuner. På bild 1 avbildas kommunerna inom de ekonomiska regioner som hör till ELY-centralens område.



Bild 1 Ekonomiska regioner och kommuner på området för Södra Österbottens ELY-central 2012.

2 Analyser av nuläge

2.1 Trafiksäkerhetsarbetets omvärld

På området för Södra Österbottens ELY-central bor 441 325 invånare (Statistikcentralen 2011). Befolkningen har ökat med cirka 6000 personer under de senaste tio åren. Befolkningsökningen har riktat sig mot Vasas, Jakobstads, Karleby och Seinäjokis ekonomiska regioner. Det landskap på ELY-centralens område som har den största befolkningen är Södra Österbotten, där befolkningsutvecklingen ändå har varit något nedåtgående. I Österbotten och Mellersta Österbotten har folkmängden utvecklats positivt under de senaste tio åren, bild 2.

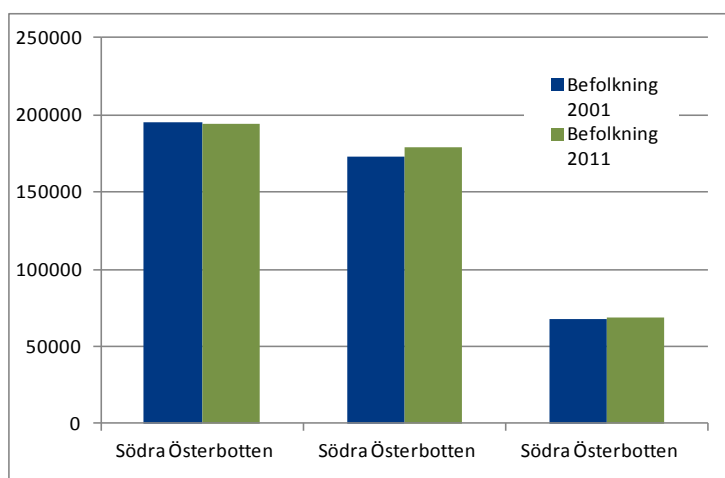


Bild 2. Befolkningsutvecklingen i landskapen på området för Södra Österbottens ELY-central 2001–2011. (Uppgifter: Statistikcentralen)

Befolkningen i området har samtidigt blivit äldre. I Södra Österbotten är antalet som fyllt 65 år redan nästan 40 000 och i Österbotten cirka 35 000 (bild 3), vilket i bägge landskapen är knappt 20 % av hela befolkningen. Dessutom har den äldre befolkningens andel på området för Södra Österbottens ELY-central förutspått stiga till cirka 25 % av hela befolkningen. I Mellersta Österbotten ökar antalet äldre procentuellt sett mest av landskapen. Antalet personer under 15 år har minskat i hela området. Kvantitativt har de unga minskat mest i landskapet Södra Österbotten. (Statistikcentralen 2012)

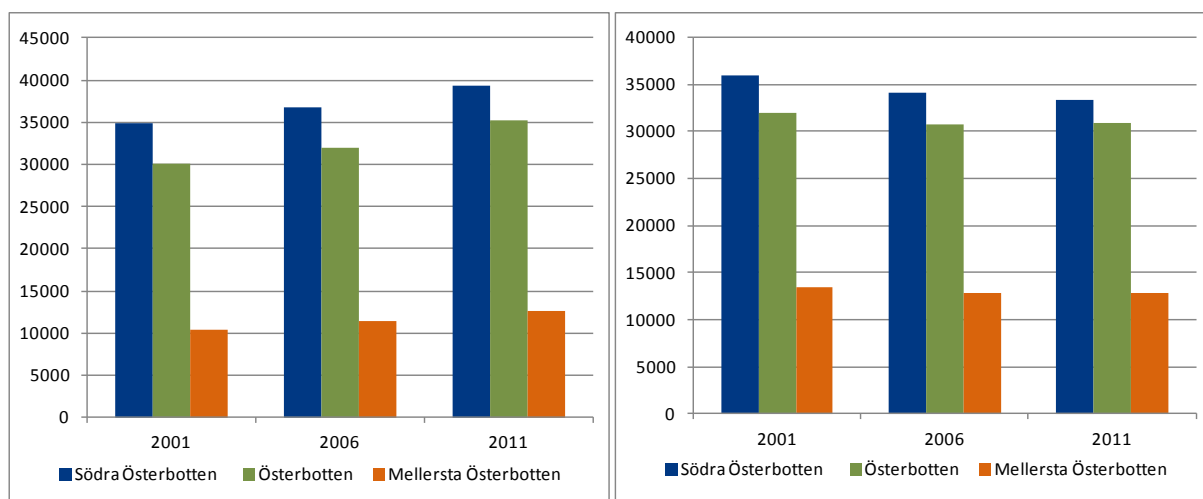


Bild 3. Den kvantitativa utvecklingen av befolkningen över 65 år (till vänster) och under 15 år (till höger) i landskapen på området för Södra Österbottens ELY-central 2001–2011. (Uppgifter: Statistikcentralen)

Befolkningstätheten är en av de mätare som kan användas för att uppskatta samhällsstrukturens decentraliseringsutveckling. Den genomsnittliga befolkningstätheten i hela landet var 17,77 invånare per kvadratkilometer 2012. På ELY-centralens område överskrider hela landets genomsnittliga befolkningstäthet i landskapet Österbotten. Av landskapen har befolkningstätheten också ökat snabbast i Österbotten. I Södra Österbotten och Mellersta Österbotten är det klart glesare mellan invånarna.

Befolkningstätheten är större än medeltalet för hela Finland i Seinäjokis, Jakobstads, Vasas och Karlebyns ekonomiska regioner. Inom landskapen finns det också ekonomiska regioner där befolkningstätheten är under 10 invånare per kvadratkilometer. I tabell 1 beskrivs skillnaderna i befolkningstäthet mellan landskapen och utvecklingen 2000–2012.

Tabell 1. Befolkningstätheten i landskapen på Södra Österbottens ELY-centrals område i förhållande till medeltalet för hela landet 2007 och 2011 [invånare / kvadratkilometer] (Uppgifter: Statistikcentralen)

Befolkningstäthet	2007	2011
Hela landet	17,35	17,77
Södra Österbotten	14,4	14,41
Österbotten	22,48	23,11
Mellersta Österbotten	13,4	13,65

När det gäller färdssätten är trafiken på området för Södra Österbottens ELY-central mycket bildominerad, bild 4. Personbilarnas andel av färdssätten varierar mellan 65 och 71 % i landskapen, då andelen i hela landet är 58 %. Gång- och kollektivtrafikens andelar är mindre än jämförelsetalen för hela landet. Mopedtrafiken har hänförs till kategorin annat färdssätt.

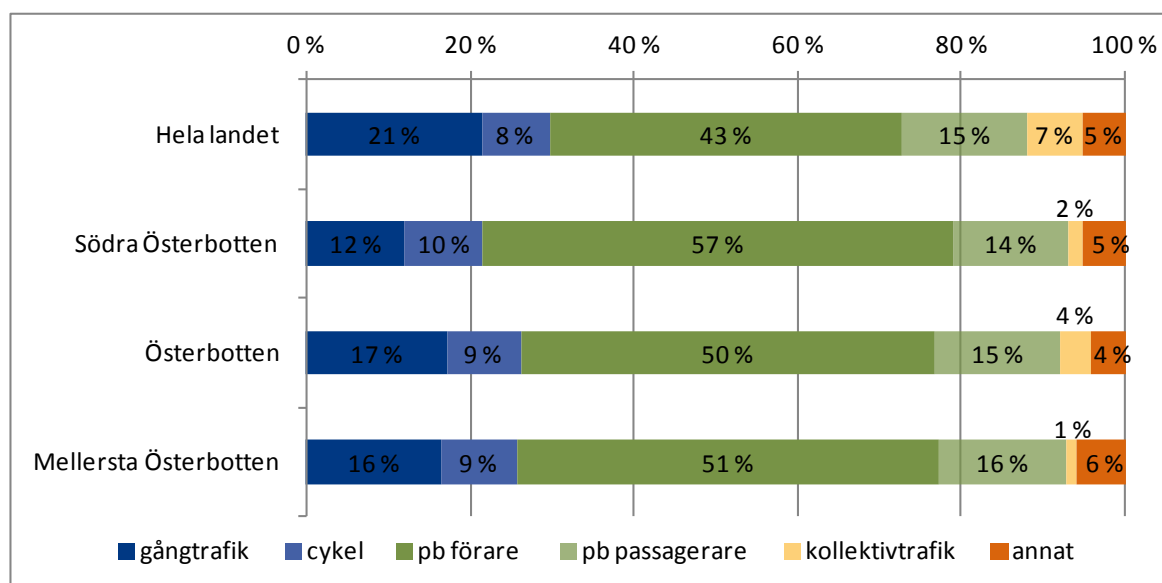


Bild 4. Fördelningen av färdssätten i landskapen på ELY-centralens område och i hela landet 2010–2011. (Uppgifter: PTU 2010–2011)

Gång- och cykeltrafikens andel av färdssätten har enligt de senaste riksomfattande persontrafikundersökningarna (1999–2005–2011) minskat både i hela landet och på området för Södra Österbottens ELY-central. På 2000-talet har dessa färdssätt minskat mest i landskapet Mellersta Österbotten, där cyklingens andel har minskat med nästan 13 %. Minskningen är dubbelt större än i landskapet Södra Österbotten och tre gånger större än i landskapet Österbotten. I hela landet minskade cyklingens andel av färdssätten med 2,5 % mellan persontrafikundersökningarna 1999 och 2011.

Gångtrafikens andel av färdssätten har minskat i jämn takt i samtliga landskap på 2000-talet (2,7–3,3 %). Minskningen följer samma trend som utvecklingen i hela landet. Kollektivtrafikens andel har hållit sig på samma nivå både i hela landet och på ELY-centralens område. Personbilstrafikens andel av färdssätten har åter ökat på bekostnad av de hållbara färdssätten på ELY-centralens område. Trenden har också varit up-

påtgående i hela landet 1999–2011, även om den förändringen på 5 % har varit flackare än förändringen på området för Södra Österbottens ELY-central. På 2000-talet har personbilarnas andel av färdsattnen ökat mest markant i landskapen Mellersta Österbotten (18 %) och Södra Österbotten (10 %).

Den jämna ökning av bilbeståndet som ägt rum på ELY-centralens område under de senaste tio åren syns i att personbilstrafikens andel av färdsattnen ökat. Personbilsbeståndet i hela landet har ökat med 40 % under 2000-talet, något som särskilt beror på att allt flera hushåll har en andra bil. Utvecklingen har gått i samma riktning i hela Fastlandsfinland som på ELY-centralens område. Särskilt i landskapet Södra Österbotten har biltätheten ökat snabbare än medeltalet för hela landet. På bild 5 visas hur biltätheten och på bild 6 hur mopedtätheten utvecklats i förhållande till befolkningen 2001–2011.

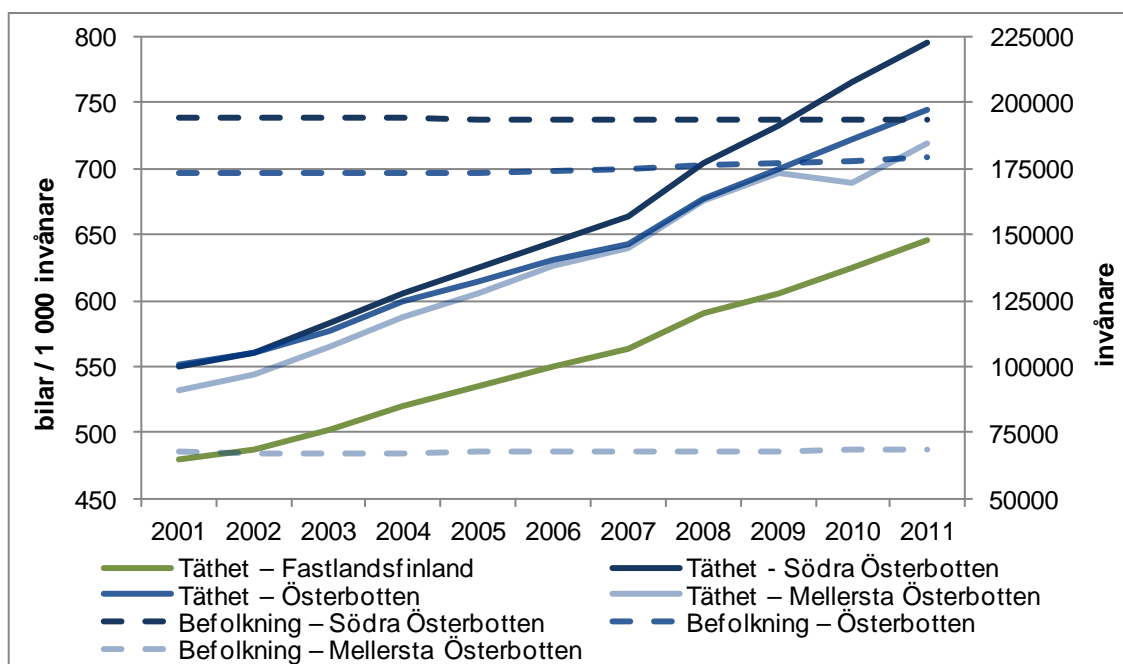


Bild 5. Biltätheten i förhållande till befolkningen i landskapen på ELY-centralens område 2001–2011. (Uppgifter: Trafi; Statistikcentralen)

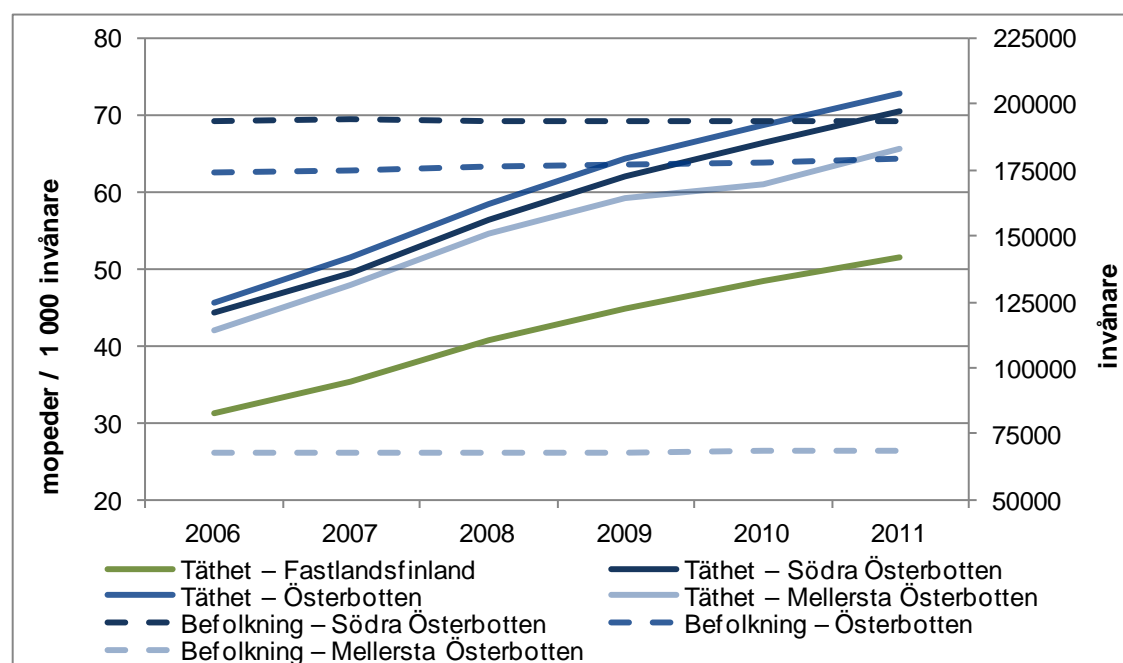


Bild 6. Mopedtäthetens utveckling i förhållande till befolkningen i landskapen på ELY-centralens område och i hela landet 2006–2011. (Uppgifter: Trafi; Statistikcentralen)

Av landskapen har Södra Österbotten det största bilbeståndet i förhållande till befolkningen, där fyra invånare av fem hade bil 2011. I Södra Österbotten har befolkningen minskat med några hundra 2006–2010, medan antalet bilar samtidigt har ökat med cirka 20 000. I Österbotten har befolkningen ökat i nästan samma takt som biltätheten. I Mellersta Österbotten har bilbeståndet ökat snabbare än folkmängden särskilt de två senaste åren. Mopedtätheten har vid sidan av personbilstätheten ökat i jämn takt 2006–2011 trots att antalet unga samtidigt har minskat. Den högsta mopedtätheten i förhållande till landskapets folkmängd finns i Österbotten. Mopedtätheten är högre än landets medeltal på ELY-centralens hela område.

I genomsnitt vart femte hushåll på området för Södra Österbottens ELY-central saknar bil, bild 7. Flest hushåll som saknar bil finns i Vasas ekonomiska region, där vart fjärde hushåll är utan bil. De billösa hushållen finns oftast i tätorter eller stadscentrum.

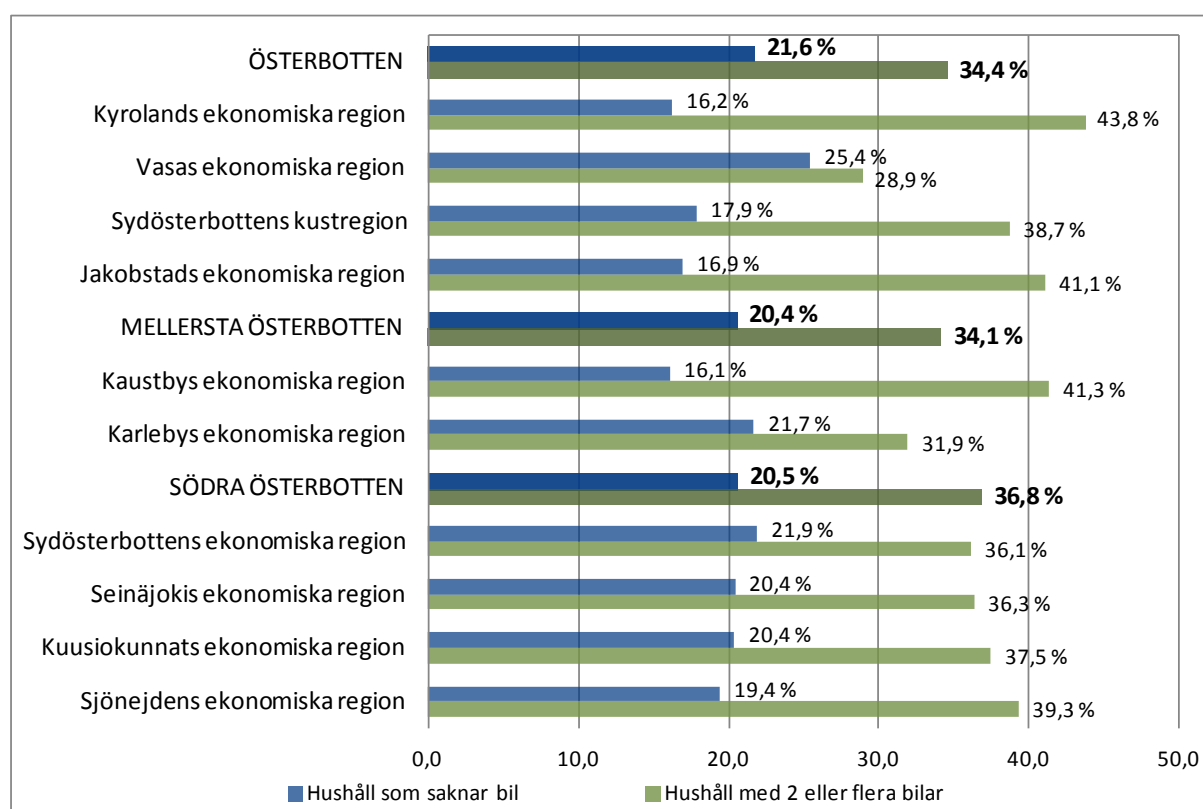


Bild 7. Fördelningen av antalet hushåll som saknar bil eller har två eller flera bilar på området för Österbottens ELY-central enligt landskap och ekonomisk region, %-andelar. (Uppgifter: YKR © SYKE och Statistikcentralen, 2007)

Avsaknaden av bil kan utgöra ett problem för t.ex. äldre personer som bor utanför tätortsområden, om det inte finns någon kollektivtrafik. År 2011 bodde 16,7 % av finländarna i hushåll som saknade bil (PTU 2010–2011).

Antalet hushåll med två eller flera bilar beskriver hur samhällsstrukturen blivit allt mera bilinriktad, eftersom största delen av vardagsresorna företas med bil. Det är delvis fråga om val av livsstil, å andra sidan är det fråga om huruvida trafiksystemet erbjuder andra möjligheter att färdas. I hela landet bodde 30,7 % av finländarna 2011 i hushåll med två eller flera bilar (PTU 2010–2011). På bild 7 presenteras förutom hushåll som saknar bil även andelen hushåll med två eller flera bilar av alla hushåll i de ekonomiska regionerna på ELY-centralens område 2007. Flest hushåll med flera bilar än en finns i Kyrolands, Jakobstads och Kaustbys ekonomiska regioner. Av landskapens har Södra Österbotten den högsta andelen hushåll med flera bilar, där den kraftiga ökningen av antalet bilar beror på att allt flera familjer skaffar en andra bil.

Man bör lägga märke till att ett stort antal bilar korrelerar med antalet företagna resor. Enligt persontrafikutredningen företar hushåll med flera bilar flera dagliga resor än hushåll med en bil. (PTU 2010–2011)

I många ekonomiska regioner har en femtedel av invånarna redan fyllt 65 år, tabell 2. I alla landskap finns det regioner där över en femtedel av invånarna är äldre. I Sydösterbottens kustregion är så många som var fjärde invånare över 65 år. När befolkningen blir äldre ökar behovet av hinderlösa trafiksystem och servicelinjer.

Tabell 2. Andel av befolkningen som fyllt 65 år. (Uppgifter: Statistikcentralen 2011)

	Befolkning sammanlagt	över 65 år	%-andel
Landskapet Södra Österbotten	193735	39300	20
Sjönejdens ekonomiska region	22092	5091	23
Kuusiokunnats ekonomiska region	22703	5335	23
Seinäjäkis ekonomiska region	125021	23350	19
Sydösterbottens ekonomiska region	23919	5524	23
Landskapet Österbotten	179106	35277	20
Jakobstads ekonomiska region	49678	9627	19
Kyrolands ekonomiska region	17644	3421	19
Sydösterbottens kustregion	17912	4803	27
Vasas ekonomiska region	93872	17426	19
Landskapet Mellersta Österbotten	68484	12663	18
Kaustbys ekonomiska region	16202	3381	21
Karlebys ekonomiska region	52282	9282	18

På bild 8 granskas hur de äldre placerar sig utanför tätorterna i de olika ekonomiska regionerna. I Kaustbys ekonomiska region bor varannan som fyllt 65 år utanför tätortsområdena (50,1 %). Till antalet finns det flest äldre i Södra Österbotten, och i medeltal var tredje bor utanför tätortsområdena.

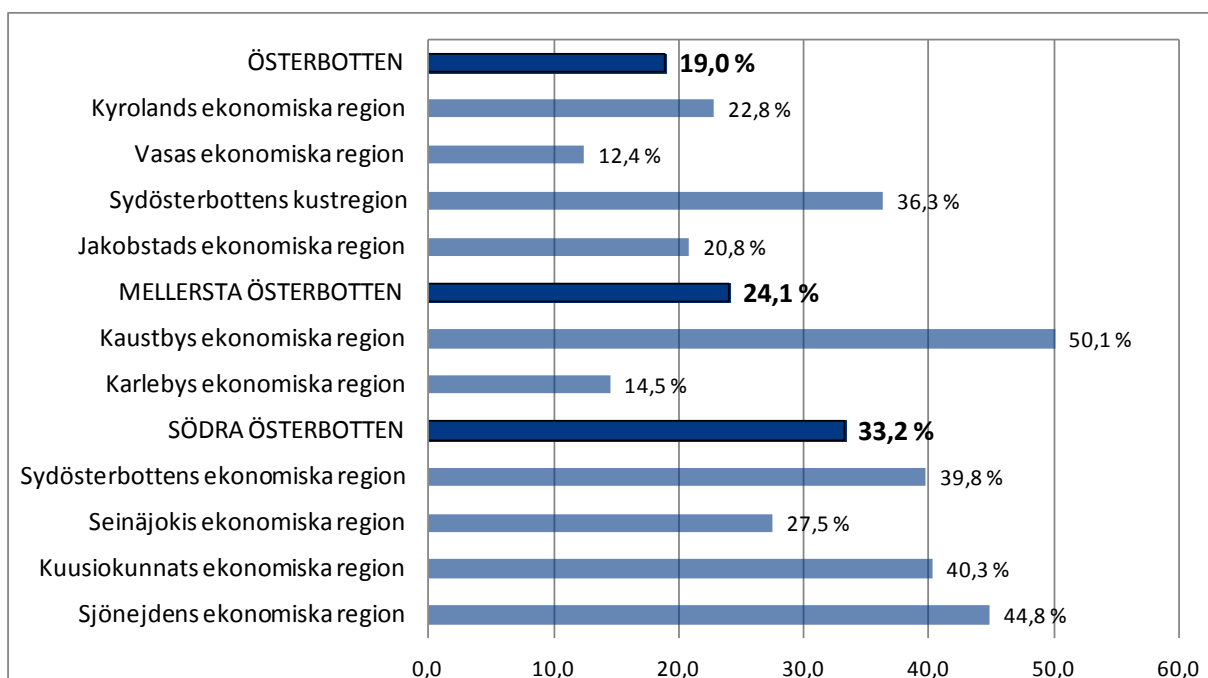


Bild 8. Den andel av den 65 år fyllda befolkningen som bor utanför tätorterna på området för Södra Österbottens ELY-central enligt landskap och ekonomisk region, %-andelar. (Uppgifter: YKR © SYKE och Statistikcentralen, 2010)

2.1.1 Sammandrag

De viktigaste faktorerna som påverkar trafiksäkerhetsarbetet i dagens omvärld på området för Södra Österbottens ELY-central är:

- Befolkningen blir äldre. Andelen som fyllt 65 år är störst i landskapen Södra Österbotten och Österbotten. Andelen 65 år fyllda som bor utanför tätorterna är störst i landskapet Södra Österbotten. Antalet äldre och var de bor varierar avsevärt i de olika ekonomiska regionerna.
- Gångtrafiken och anlitandet av kollektivtrafik är ringa. På ELY-centralens område är gångtrafikens andel av färdställen mindre än landets medeltal. Andelen är klart minst i Södra Österbotten. Även kollektivtrafikens andel av fördelningen av färdställen är mindre än på riksplånet. Kollektivtrafiken anlitas minst i landskapen Södra Österbotten och Mellersta Österbotten.
- Bilbeståndet ökar kraftigt. Personbilstrafiken står för en betydande andel av trafiken på ELY-centralens område. Bilbeståndet i området ökar kraftigare än trenden i hela landet. I landskapet Södra Österbotten ökar bilbeståndet mera än i de andra landskapen. Mera än en tredjedel av hushållen på ELY-centralens område har två eller flera bilar. De hushåll som har flera bilar företar också flera resor.
- Mopedbeståndet har ökat. Mopedbeståndet har ökat kraftigt samtidigt som de ungas andel av befolkningen minskar. Mopedbeståndet är störst i förhållande till befolkningen i Österbotten.

2.2 Olycksanalys

2.2.1 Olycksutvecklingen

Under 2002–2010 registrerade polisen sammanlagt 5 678 personskadeolyckor (i genomsnitt 631 personskadeolyckor per år) på området för Södra Österbottens ELY-central. I olyckorna omkom sammanlagt 306 personer medan 7 220 skadades. Under 2000-talet har det skett en liten nedgång i antalet personskadeolyckor på området för Södra Österbottens ELY-central. På bild 9 presenteras den årliga variationen i antalet olyckor som lett till dödsfall och skador samt i antalet omkomna eller skadade personer 2002–2010.

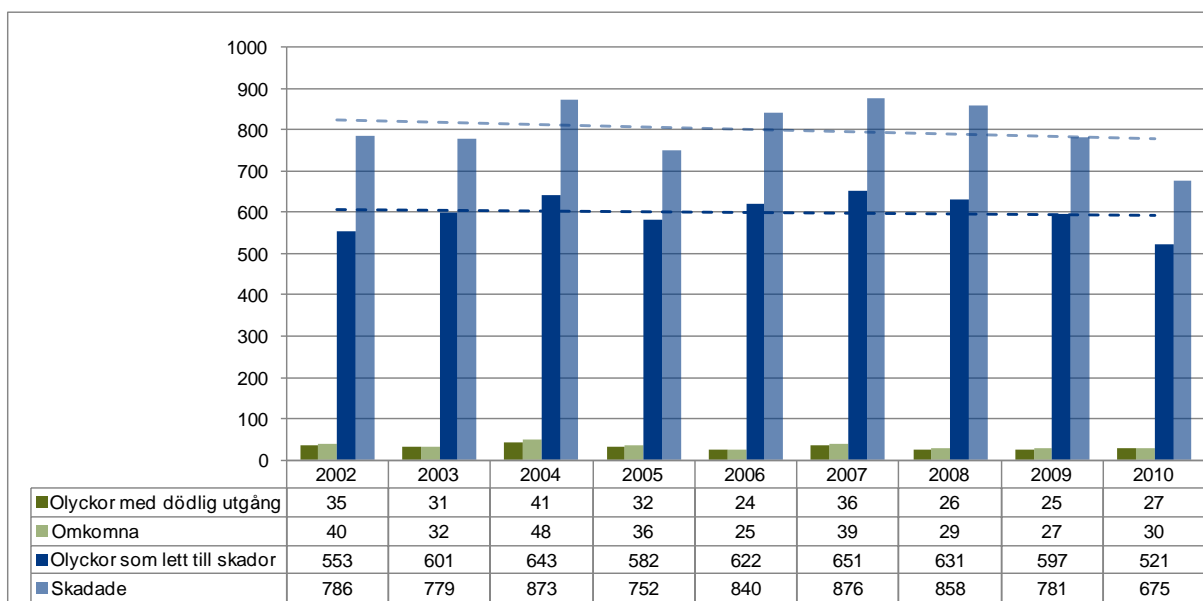


Bild 9. Personskadeolyckor och olycksoffer på området för Södra Österbottens ELY-central 2002–2010 (Uppgifter: Statistikcentralen)

Under samma tidsperiod statistikfördes på området för Södra Österbottens ELY-central sammanlagt 18 932 olyckor som lett till egendomsskador. Alla olyckor som orsakar egendomsskador kommer ändå inte till polisens kännedom, så det verkliga antalet är större än vad som syns i statistiken. Under granskningsperioden inträffade ungefär 40 % av personskadorna i tätorter och 60 % på landsvägar. Av olyckorna med dödlig utgång inträffade 77 % på landsvägar.

Av personskadeolyckorna inträffade i medeltal 319 i Södra Österbotten, 85 i Mellersta Österbotten och 227 i Österbotten per år. Antalet olyckor med dödlig utgång var i medeltal 18 i Södra Österbotten, 3 i Mellersta Österbotten och 10 i Österbotten. Åren 2006–2010 har antalet personskadeolyckor gått ner i Södra Österbotten och Österbotten. Under samma tidperiod har olycksantalet i Mellersta Österbotten hållits på låg nivå i förhållande till de två större landskapen (bild 10).

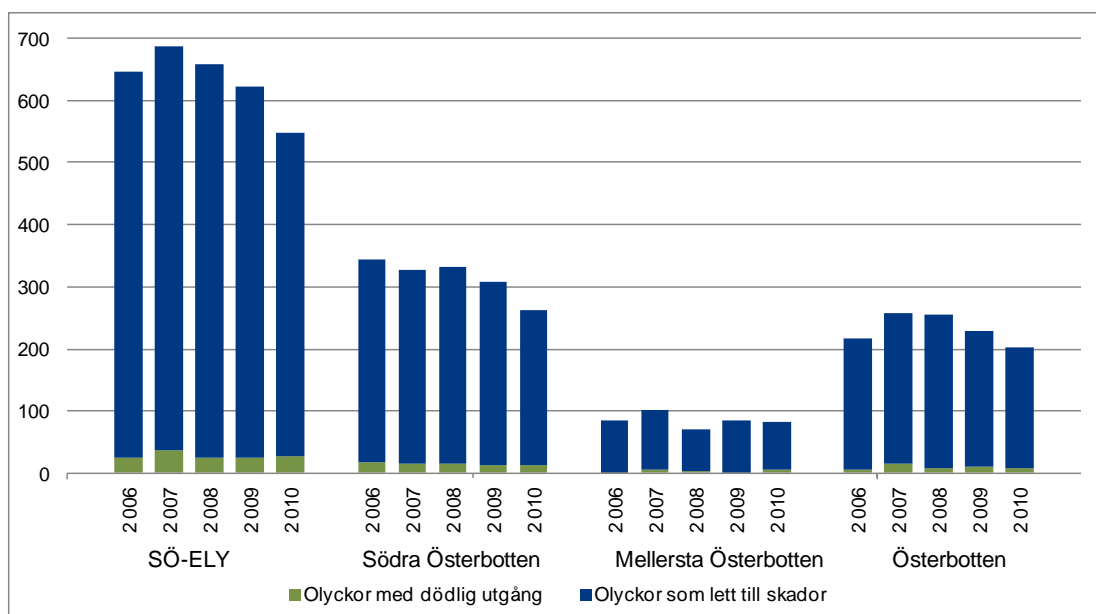


Bild 10. Personskadeolyckor landskapsvis på ELY-centralens område 2006–2010. (Uppgifter: Statistikcentralen)

2.2.2 Antalet olyckor i förhållande till befolkningen

När man granskar antalet personskadeolyckor i förhållande till befolkningen är trafiksäkerhetsläget på området för Södra Österbottens ELY-central sämre än i landet i genomsnitt. Antalet personskadeolyckor i förhållande till befolkningen är högre än landets medeltal i landskapen Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten (bild 11).

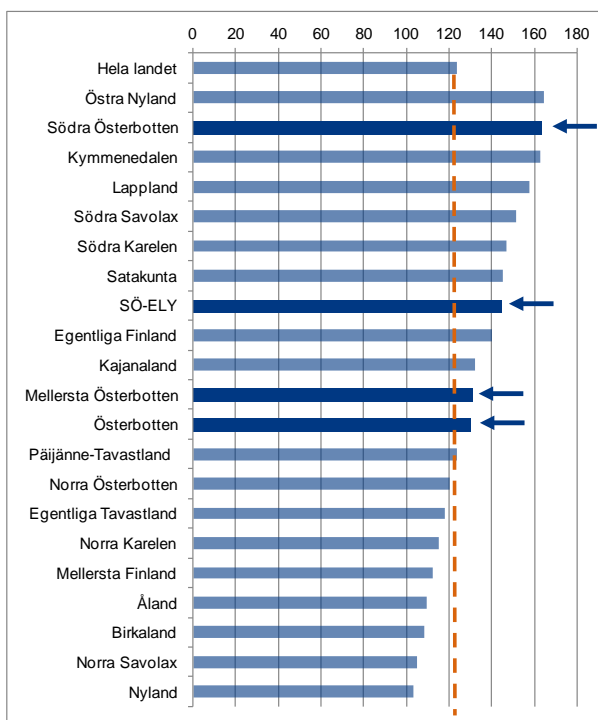


Bild 11. Antalet personskadeolyckor per 100 000 invånare per år i landskapen och på ELY-centralens område. (medeltal 2006–2010) (Uppgifter: Statistikcentralen)

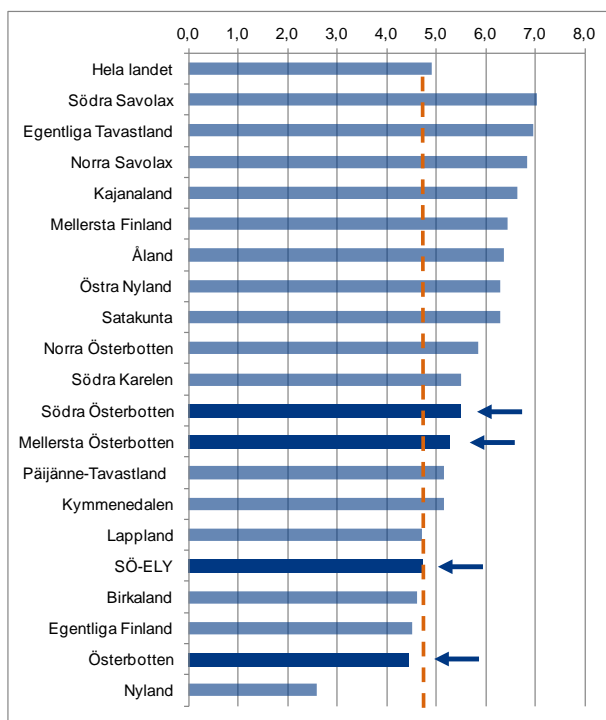


Bild 12. Personskadeolyckornas allvarlighetsgrad landskapsvis och på ELY-centralens område. Antalet omkomna per 100 personskadeolyckor, medeltal 2006–2010. (Uppgifter: Statistikcentralen)

Av landskapen på området inträffar flest personskadeolyckor per invånare i Södra Österbotten. Personskadeolyckorna på området för Södra Österbottens ELY-central är något mindre allvarliga än landets medeltal (bild 12). Österbotten är näst bäst i landet när det gäller personskadeolyckornas allvarlighetsgrad.

De största olyckskoncentrationerna på ELY-centralens område är i varje landskap den största stadens tätortsområde, det vill säga Vasa, Seinäjoki och Karleby, bilaga 1. Allvarligheten hos olyckskoncentrationerna illustreras med hjälp av indextal, som räknas ut på basis av antalet olyckor som inträffat inom en olyckskoncentration samt allvarligheten hos dessa. Indextalet beräknas för ett år som medeltalet av de olyckor som inträffat under en femårsperiod (2006–2010). Vid indexeringen får en personskadeolycka inom en olyckskoncentration koefficienten 1,0 och en egendomsskadeolycka koefficienten 0,2.

Indextalen för koncentrationsområdena i Karleby var betydligt lägre än indexen för de andra städernas koncentrationer. Det största indextalet på ELY-centralens hela område innehas av den olyckskoncentration som ligger i Seinäjoki i anslutningen från Kirkkokatu till Vaasantie (rv 18) (index 2,64).

2.2.3 Riskbeteende

På ELY-centralens område inträffar varje år ungefär 70 alkoholrelaterade personskadeolyckor. Andelen alkoholrelaterade olyckor av personskadeolyckorna är ungefär 10 % på området för Södra Österbottens ELY-central, vilket ligger under medeltalet för hela landet (14 %). Åren 2006–2010 inträffade sammanlagt 303 alkoholrelaterade personskadeolyckor, av vilka 30 hade dödlig utgång (sammanlagt 30 omkomna).

I förhållande till invånarantalet ligger antalet alkoholrelaterade olyckor inom ELY-centralens område något över landets medeltal (bild 13). Landskapen Södra Österbotten och Mellersta Österbotten överskrider klart landets medeltal. Antalet alkoholrelaterade olyckor i förhållande till befolkningen ligger under landets medeltal i Österbotten, och det har sjunkit under de senaste åren.

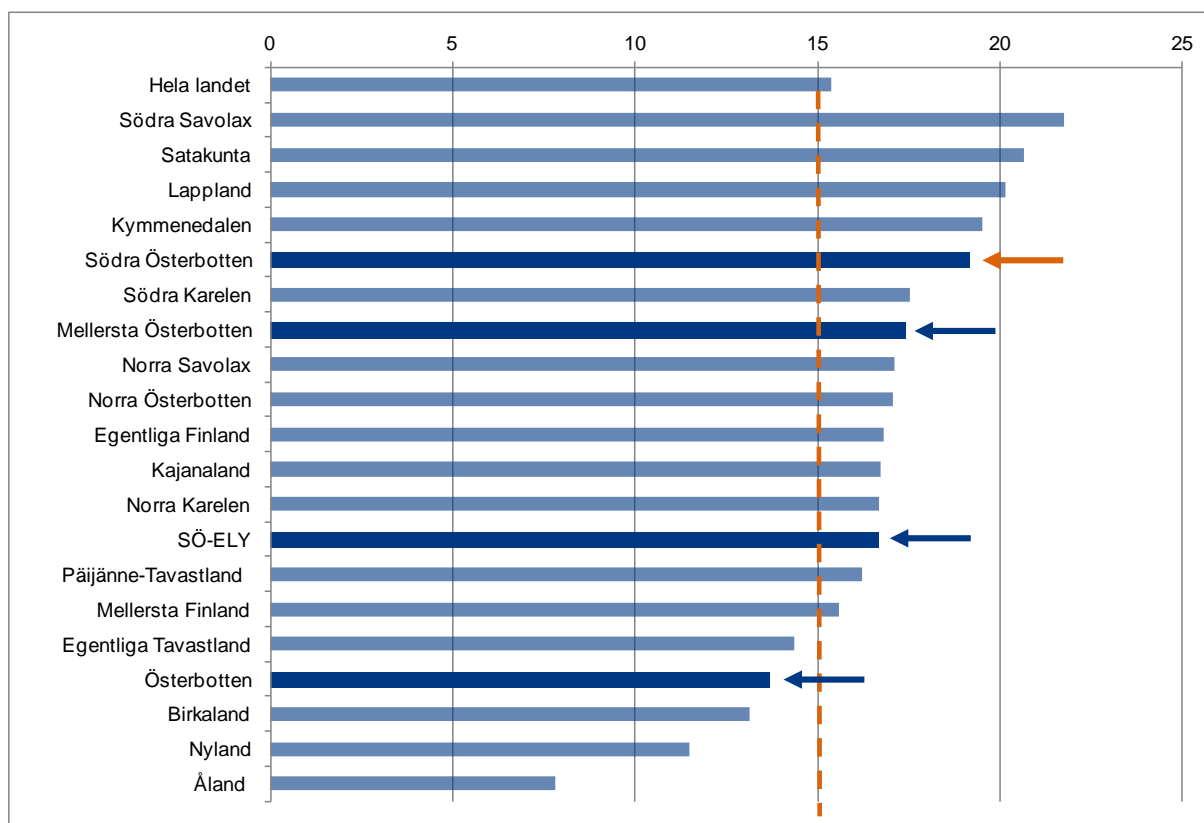


Bild 13. Det årliga antalet alkoholrelaterade personskadeolyckor i landskapen per 100 000 invånare i förhållande till landets medeltal (medeltal 2006–2011). (Uppgifter: Statistikcentralen)

På ELY-centralens område inträffade under 2006–2010 sammanlagt 114 motorfordonsolyckor med dödlig utgång, av vilka 40 % (46 stycken) berodde på att det fordon som förorsakade olyckan körde överhastighet. I nästan var tredje (28 %) motorfordonsolycka med dödlig utgång körde fordonet med grov överhastighet (mer än 20 km/h över hastighetsbegränsningen).

På området för Södra Österbotten ELY-central inträffar ungefär 31 olyckor med dödlig utgång varje år, av vilka ungefär 70 % till viss del beror på någon mänsklig riskfaktor som påverkar chaufförens funktionsförmåga. De största mänskliga riskfaktorerna har 2001–2010 varit användning av alkohol och trötthet (Trafikförsäkringscentralen 2011). På bild 14 presenteras de bakomliggande riskfaktorer som identifierats då det gäller dödsolyckor samt fördelningen av dessa.

Delegationen för undersökning av trafikolyckor har på riksnivå utrett olyckor med dödlig utgång och konstaterat att det mest effektiva förbättringsförslaget är att påverka de mänskliga faktorerna hos förarna. Enligt delegationen kunde 76 % av motorfordonsolyckorna med dödlig utgång och 67 % av olyckorna inom gång- och cykel- och mopedtrafiken ha förhindrats via förbättringsförslaget som handlar om säkerhet och mänskliga faktorer. (Räty & Kari 2010)

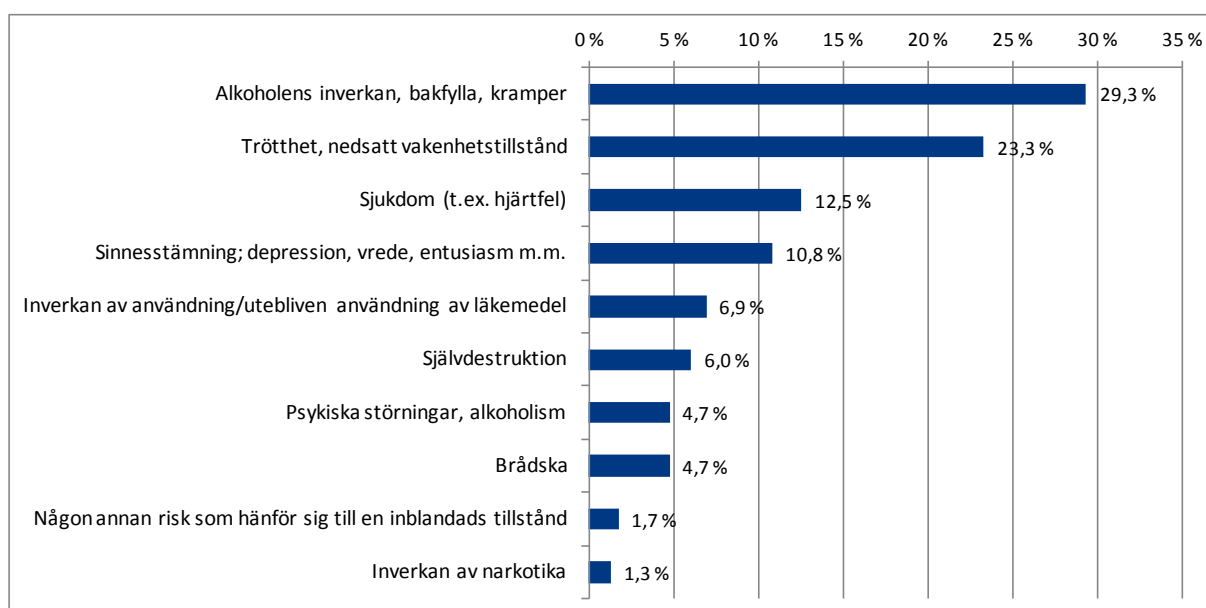


Bild 14. Orsakerna bakom motorfordonsolyckor med dödlig utgång (bakgrundsrisk), 2001–2010. (Uppgifter: Trafikförsäkringscentralen 2011)

På basis av Trafikförsäkringscentralens statistik bedömdes de mänskliga riskfaktorer som legat bakom olyckor med dödlig utgång på området för Södra Österbottens ELY-central. En omedelbar riskfaktor bidrar aktivt till att en olycka inträffar. I tabell 3 illustreras omedelbara riskfaktorer då det gäller olyckor med dödlig utgång: insomning/nedsatt vakenhetstillstånd, sjukdomsattack och att medvetet köra in i situationen. En omedelbar risk har enligt Trafikförsäkringscentralens statistik bidragit till 27 olyckor med dödlig utgång under perioden 2006–2010.

Tabell 3. Omedelbara risker som aktivt bidragit till olyckor med dödlig utgång 2006–2010 (Uppgifter: Trafikförsäkringscentralen)

Olyckor med dödlig utgång 2006 – 2010			
Omedelbar risk som bidragit			
	Södra Österbotten	Österbotten	Mellersta Österbotten
Insomning, nedsatt vakenhetstillstånd	3	3	2
Sjukdomsattack	7	1	3
Körde medvetet in i situationen	5	1	2
Sammanlagt	15	5	7

Delegationen för undersökning av trafikolyckor bedömer de riskfaktorer som legat bakom olyckorna utifrån den forskning som delegationen utfört (bakgrundsrisk). En riskfaktor som funnits i bakgrunden kan förklara en omedelbar risk genom att möjliggöra den. Av bakgrundsriskerna till olyckor med dödlig utgång presenteras i tabell 4 hur vanliga orsaker överhastighet och alkohol är. Sjukdomsattacker, självmord, insomning och medvetlöshet har tagits bort ur materialet. På grund av detta finns till exempel inte sådana fall där någon medvetet med överhastighet kört in i en situation med i materialet. På basis av tabellen kan man konstatera att överhastighet och alkohol utgör betydande bakgrundsrisker. Det kan också konstateras att då båda (alkohol och överhastighet) utgör bakgrundsrisker ökar konsekvenserna avsevärt. Till exempel i Södra Österbotten har överhastighet, antingen ensam eller i kombination med alkohol, inverkat som bakgrundsrisk till 6+10 olyckor med dödlig utgång.

Tabell 4. Överhastighet och alkohol som bakgrundsrisker till olyckor med dödlig utgång på området för Södra Österbottens ELY-central 2006–2010. (Uppgifter Trafikförsäkringscentralen)

Olyckor med dödlig utgång 2006 - 2010			
Olyckor med dödlig utgång, bakgrundsrisker			
Överhastighet	Södra Österbotten	Österbotten	Mellersta Österbotten
10-19 km/h	3	2	0
20-29 km/h	0	0	1
30-39 km/h	0	1	1
40-49 km/h	1	1	0
60-69 km/h	0	0	1
70-79 km/h	1	0	0
90-99 km/h	1	0	1
Sammanlagt	6	4	4
Rattfylleri			
Alkohol i blodet	Södra Österbotten	Österbotten	Mellersta Österbotten
1.50-1.99 prom.	0	1	1
2.00-2.50 prom.	1	2	0
Över 2.50 prom.	1	0	0
Sammanlagt	2	3	1
Både alkohol och överhastighet			
	Södra Österbotten	Österbotten	Mellersta Österbotten
Sammanlagt	10	5	7

Att inte använda cykelhjälm, reflex och säkerhetsbälte utgör riskbeteende. På ELY-centralens område använde endast en dryg tredjedel (landskapsvis 36–38 %) av fotgängarna reflex 2010. Enligt Trafikskyddets uppföljningsundersökning (2010) använde ungefär 52 % av fotgängarna i hela landet reflex då de rörde sig på oupplysta områden. På upplysta områden var användningsgraden något lägre (42 %). Användningen av reflex har gått neråt i området alla landskap, vilket också motsvarar utvecklingen i hela landet. (Trafikskyddet 2011). Trafikförsäkringscentralen har bedömt hur stor inverkan det har att inte använda säkerhetsanordningen i fråga på olyckor med dödlig utgång. Enligt Trafikförsäkringscentralens bedömning skulle till och med tre fotgängares död ha kunnat förhindras 2006–2010, om reflex hade använts. (Trafikförsäkringscentralen 2011)

Tabell 5. Inverkan av reflexanvändning på olyckor med dödlig utgång 2006–2010. (Uppgifter: Trafikförsäkringscentralen)

REFLEX			
Säkerhetsanordningens inverkan	Södra Österbotten	Österbotten	Mellersta Österbotten
Dödsfall hade med säkerhet undvikits	0	0	0
Dödsfall hade sannolikt undvikits	0	0	1
Dödsfall hade eventuellt undvikits	1	1	0
Sammanlagt	1	1	1

Cykelhjälm används ännu mindre än reflex på ELY-centralens område. Mindre än en femtedel av cyklister-
na använder hjälm (landskapsvis 13–18 %). På bild 15 presenteras den genomsnittliga användningen av
cykelhjälm i de olika kommunerna på ELY-centralens område 2011 samt i de tre landskapen 2010 enligt
resultaten från Trafikskyddets uppföljningsundersökning. Enligt data från uppföljningsundersökningen var
den genomsnittliga användningsgraden i hela landet 33 % 2010. Av landskapen används cykelhjälm mest i
Mellersta Österbotten, där användningsgraden var 18 % 2011. På området för Södra Österbottens ELY-
centrals har användningsgraden inte stigit 2006–2010. På granskningsområdet använder de som inte fyllt 7
år cykelhjälm flitigast. I denna åldersgrupp använder beroende på landskap 63–100 % cykelhjälm. Redan
bland lågstadieeleverna (7–12 år) sjunker användningsgraden klart till 18–53 %. (Trafikskyddet 2011)

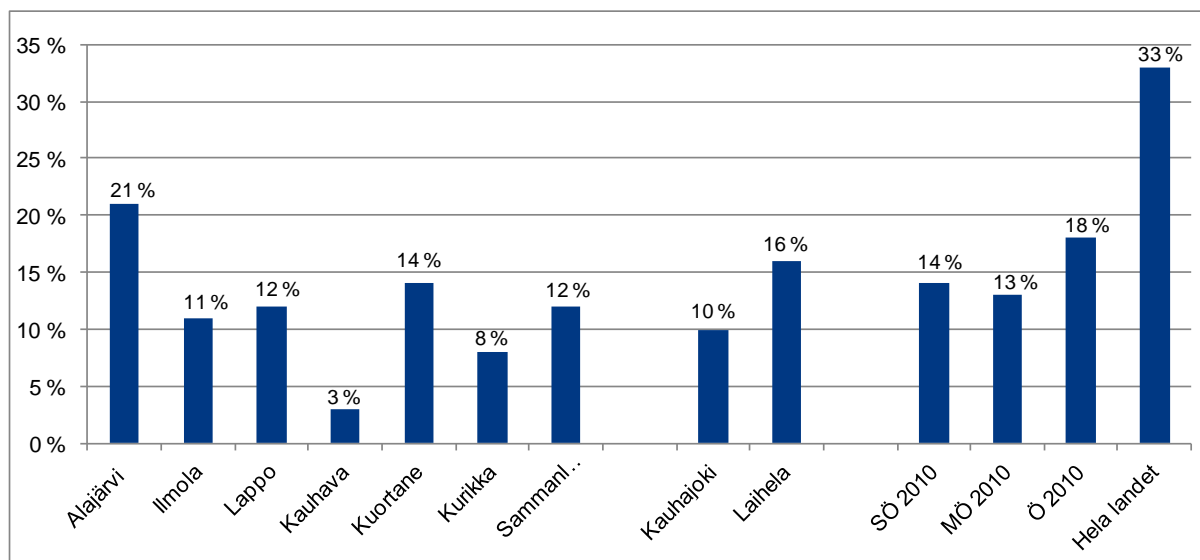


Bild 15. Resultat från observationen av cykelhjälmans användningen i olika kommuner 2011 (Uppgifter: Trafikskyddet 2012c)

I undersökningar om trafiksäkerheten har det konstaterats att användning av cykelhjälm minskar hu-
vudskadorna hos cyklister samt skadornas allvarighet. Användning av hjälm kan till och med rädda en per-
son från att dö i trafiken eller åtminstone lindra de skador som olyckan orsakar. De som inte använt cykelh-
jälm behövde längre sjukledighet än de som använt cykelhjälm. I en undersökning konstaterades att lindriga
eller måttliga cykelolyckor ledde till över en månads sjukledighet (Airaksinen 2012). Trafikförsäkringscentra-
len har bedömt hur stor inverkan det har att inte använda säkerhetsanordningen i fråga på olyckor med
dödlig utgång. Enligt Trafikförsäkringscentralens bedömning skulle användningen av cykelhjälm ha kunnat
förhindra tre dödsfall 2006–2010 på området för Södra Österbottens ELY-central (tabell 6).

Tabell 6. Inverkan av användningen av cykelhjälm på cykelolyckor med dödlig utgång under 2006–2010.

(Uppgifter: Trafikförsäkringscentralen)

CYKELHJÄLM			
Säkerhetsanordningens inverkan	Södra Österbotten	Österbotten	Mellersta Österbotten
Dödsfall hade med säkerhet undvikits	0	0	0
Dödsfall hade sannolikt undvikits	2	0	0
Dödsfall hade eventuellt undvikits	1	0	0
Sammanlagt	3	0	0

På ELY-centralens område är användningsgraden i fråga om säkerhetsbälte låg (användningsgraden landskapsvis 86–88 %) jämfört med resten av Finland (94 % i framsätet). Användningen av säkerhetsbälte är sämst utanför tätorterna i Mellersta Österbotten, där rentav var fjärde (23 %) fordonsförare och passagerare inte använder säkerhetsbälte. (Trafikskyddet 2011) På bild 16 syns ett exempel på resultaten av säkerhetsbältesobservationerna i olika kommuner 2011. På basis av resultaten är passagerarna i framsätet bättre på att använda säkerhetsbälte än förarna.

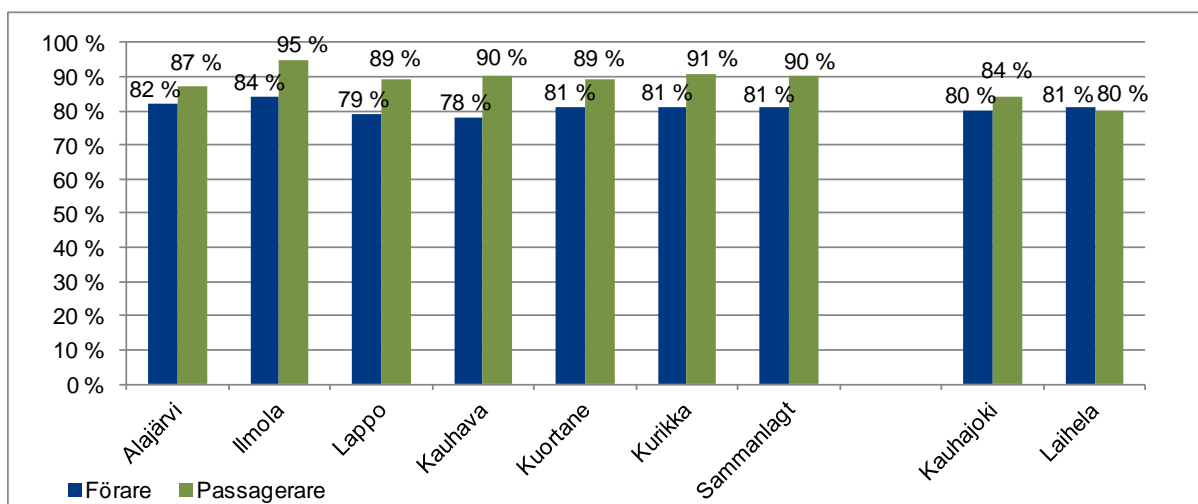


Bild 16 Observationsresultat angående säkerhetsbältesanvändningsgraden i olika kommuner 2011. (Uppgifter: Trafikskyddet 2012c)

Trafikförsäkringscentralen har bedömt hur stor inverkan det har att inte använda säkerhetsanordningen i fråga på olyckor med dödlig utgång. Enligt Trafikförsäkringscentralens bedömning skulle användningen av säkerhetsbälte ha kunnat förhindra upp till 27 dödsfall i motorfordonsolyckor 2006–2010 på området för Södra Österbottens ELY-central, tabell 7.

Tabell 7. Inverkan av användningen av säkerhetsbälte på olyckor med dödlig utgång 2006 – 2010 (Uppgifter: Trafikförsäkringscentralen)

SÄKERHETSBÄLTE			
Säkerhetsanordningens inverkan	Södra Österbotten	Österbotten	Mellersta Österbotten
Dödsfall hade med säkerhet undvikits	1	1	1
Dödsfall hade sannolikt undvikits	6	5	2
Dödsfall hade eventuellt undvikits	5	4	2
Sammanlagt	12	10	5

2.2.4 Olyckor enligt väganvändar- och åldersgrupp

Av de som dog eller skadades 2006–2010 på området för Södra Österbottens ELY-central var 61 % personbilsförare eller passagerare. Av offren var 14 % mopedister och en knapp femtedel (18 %) fotgängare eller cyklister. Ser man till de olika trafikantgrupperna är olycksoffrens andel av dem relativt jämnt fördelad mellan landskapen. I bild 17 presenteras fördelningen på olika trafikantgrupper då det gäller omkomna eller skadade i vägtrafiken på ELY-centralens och landskapens område.

I landskapet Österbottens är andelen offer i gång-, cykel- och mopedtrafiken betydligt högre än i de övriga landskapen på grund av mopedtrafikens framträdande andel (17 %). I Södra Österbotten och Mellersta Österbotten framträder däremot det stora antalet offer i personbilsolyckor.

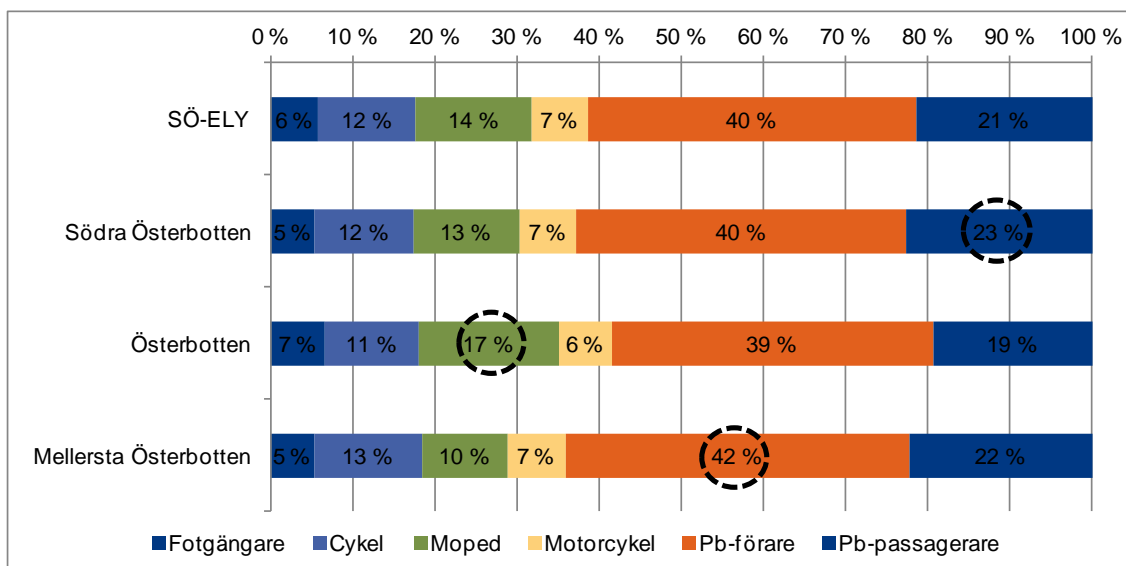


Bild 17. Omkomna och skadade i vägtrafiken enligt trafikantgrupper 2006–2010. (Uppgifter: Statistikcentralen)

Andelen fotgängare av omkomna och skadade i olyckor på området för Södra Österbottens ELY-central har 2006–2010 legat på samma nivå som i landet i genomsnitt. Däremot är antalet cyklist- och särskilt mopedistoffer i förhållande till invånarantalet större än i landet i genomsnitt. Säkerhetsläget beträffande cyklingen är svag i landskapen Södra Österbotten och Mellersta Österbotten, Bild 18. Antalet mopedistoffer i förhållande till invånarantalet är högt i landskapen Södra Österbotten och Österbotten.

Antalet mopedolyckor har ökat med 5 % under de senaste åren och 2010 var mopedolyckornas andel av alla personskadeolyckor på ELY-centralens område 17 %. Var fjärde personskadeolycka inom gång-, cykel- och mopedtrafiken under 2006–2010 inträffade på övergångsställen (127 olyckor). Nästan alla olyckor på övergångsställen som ledde till personskador inträffade i områden med tätortsmarkering. Alla olyckor med dödlig utgång på övergångsställen inträffade i områden med tätortsmarkering (4 olyckor).

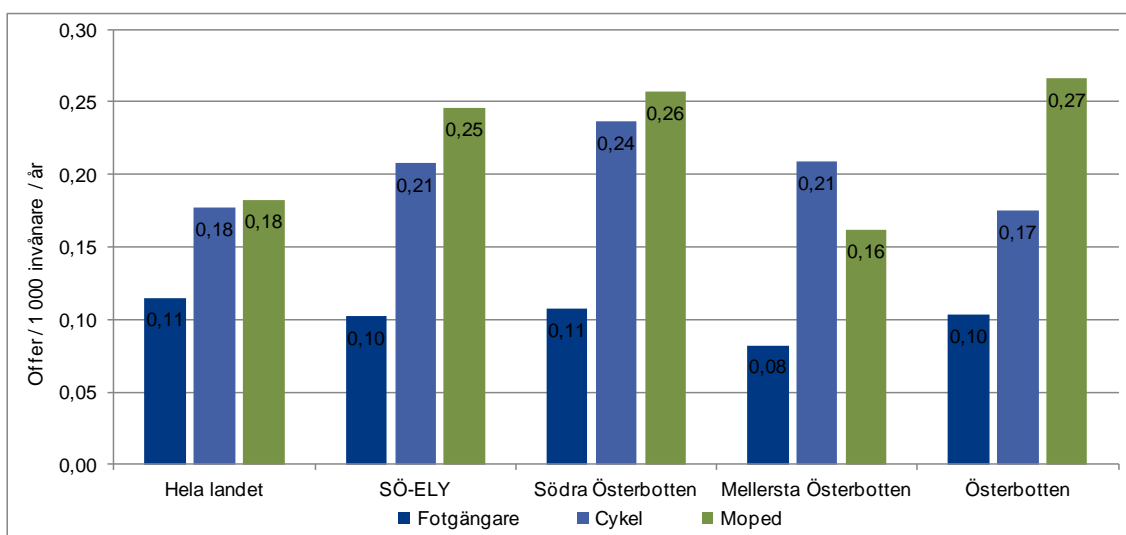


Bild 18. Omkomna eller skadade inom gång-, cykel- och mopedtrafiken i förhållande till invånarantalet, medeltal 2006–2010. (Uppgifter: Statistikcentralen)

På bild 19 presenteras andelen personer i olika åldersgrupper som på ELY-centralens område varit med om olyckor i förhållande till åldersgruppens storlek (orange linje). Vid granskningen framträder mycket starkt de 15–25-åriga ungdomarnas andel i vägtrafikolyckor som lett till personskador. Till exempel 16-åringarnas andel är under 1,5 % av hela befolkningen på ELY-centralens område, men då det är fråga om personer som varit involverade i personskadeolyckor är samma åldersgrupps andel ungefär 4,5 %. 15–25-åringarna representerar en tredjedel (33 %) av de personer som 2006 – 2010 varit involverade i personskadeolyckor på området för Södra Österbottens ELY-central. Antalet 16–19-åriga personskadeoffer i personbilstrafiken i förhållande till invånarantalet är i alla landskap över landets medeltal. De otryggaste landskapen när det gäller bilåkande bland unga var Södra Österbotten och Mellersta Österbotten.

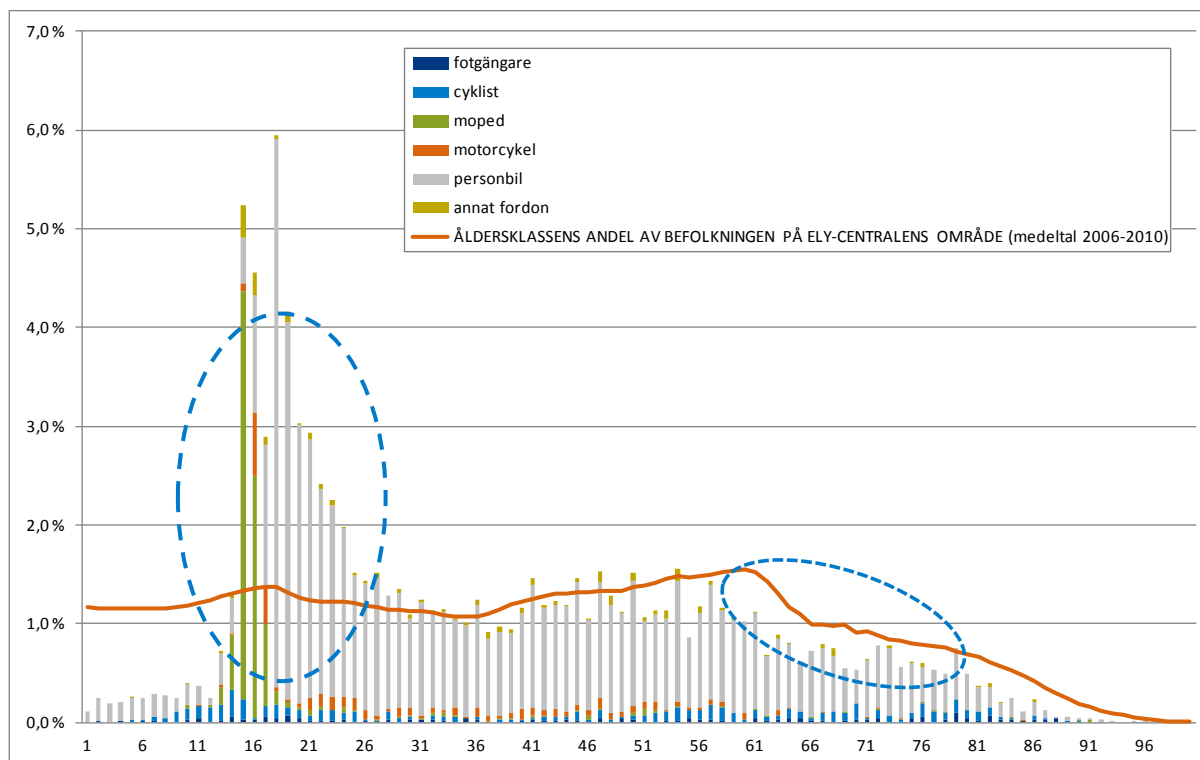


Bild 19. Involverade i vägtrafikolyckor som lett till personskador. (Uppgifter: Statistikcentralen)

Staplar: åldersgruppens andel i fråga om personer som varit involverade i personskadeolyckor 2006–2010.

Linje: Åldersgruppens andel av befolkningen på ELY-centralens område 2006–2010.

Bland de 15–16-åringar som varit involverade i olyckor framträder mopedolyckorna starkt, bland 18–19-åringarna åter personbilsolyckorna och 16–17-åriga passagerare som varit med i dessa olyckor. Åren 2006–2010 inträffade i förhållande till invånarantalet flest mopedolyckor bland 15–16-åringarna i Österbotten (159 olyckor/100 000 invånare) och i Södra Österbotten (161 olyckor/100 000 invånare). Motsvarande siffra för Mellersta Österbotten är 97 olyckor/100 000 invånare, vilket också överstiger landets medeltal (73 olyckor/100 000 invånare).

Flickor i mopedåldern (15-åringar) är involverade i ungefär en tredjedel och flickor i körkortsåldern (18-åringar) i en något större andel, nästan 40 %, av åldersklassens olyckor. De som fyllt 60 år är i förhållande till åldersgruppens storlek däremot sällan med om olyckor. Åren 2006–2010 var ungefär 16 % av dem som fyllt 65 år involverade i personskadeolyckor.

Unga (15–25-åringar) utgör en av riskgrupperna i trafiken. År 2011 fanns det ungefär 60 000 unga på ELY-centralens område, tabell 8. I Seinäjokis och Vasas ekonomiska regioner var antalet unga störst, vilket syns i antalet mopedolyckor.

Tabell 8. De unga åldersgruppernas andel av befolkningen enligt ekonomisk region 2011. (Uppgifter: Statistikcentralen)

	Befolkning sammanlagt	under skolåldern	%- andel	7-14- åringar	%- andel	15-12- åringar	%- andel
Landskapet Södra Österbotten	193735	15392	8	17942	9	25264	13
Sjönejdens ekonomiska region	22092	1668	8	2079	9	2802	13
Kuusioikkunns ekonomiska region	22703	1702	7	2058	9	2664	12
Seinäjäkis ekonomiska region	125021	10445	8	11693	9	16844	13
Sydösterbottens ekonomiska region	23919	1577	7	2112	9	2954	12
Landskapet Österbotten	179106	14911	8	16044	9	25438	14
Jakobstads ekonomiska region	49678	4653	9	5165	10	7227	15
Kyrolands ekonomiska region	17644	1638	9	1712	10	1949	11
Sydösterbottens kustregion	17912	1024	6	1258	7	2127	12
Vasas ekonomiska region	93872	7596	8	7909	8	14135	15
Landskapet Mellersta Österbotten	68484	6173	9	6655	10	9565	14
Kaustbys ekonomiska region	16202	1451	9	1591	10	2162	13
Karleby ekonomiska region	52282	4722	9	5064	10	7403	14

Åldersgrupperna 15–25-åringar och de som fyllt 65 år utgör tillsammans ungefär 33 % av hela befolkningen på ELY-centralens område. Av alla personskadeoffer på ELY-centralens område 2006 – 2010 var ändå över hälften representanter för dessa åldersgrupper (52 %). Av de 142 dödsoffren i olyckor med dödlig utgång var 39 personer unga i åldern 15–25 år och 42 personer hade fyllt 65 år. På bild 20 presenteras den procentuella fördelningen mellan åldersgrupperna i fråga om personskadeoffer på ELY-centralens område 2006–2010.

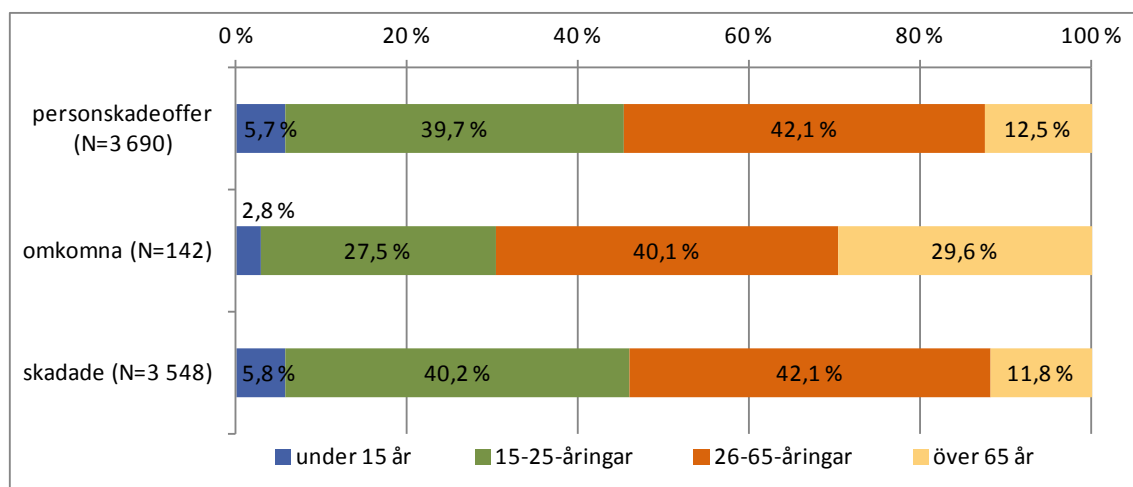


Bild 20. Åldersgruppsvis fördelning av offren i personskadeolyckor på ELY-centralens område, 2006–2010 (Uppgifter: Statistikcentralen)

2.2.5 Olycksomständigheter

På området för Södra Österbottens ELY-central har de flesta personskadeolyckorna inträffat i dagsljus med torrt väglag. Den vanligaste hastighetsbegränsningen vid platserna för personskadeolyckor var 80 km/h, bild 21. En avsevärd del av olyckorna sker i områden där hastighetsbegränsningen är 40–50 km/h. Fördelningen enligt hastighetsbegränsningsområde av de personskadeolyckor som inträffat på ELY-centralens område motsvarar ganska väl landets medeltal, dock är andelen olyckor i områden med hastighetsbegränsningen 80 km/h något över landets medeltal.

Mellan landskapen finns betydligt tydligare skillnader i fördelningen av antalet olyckor mellan områden med olika hastighetsbegränsning. I Österbotten skedde fler personskadeolyckor i områden med hastighets-

begränsningen 40 km/h än i områden med hastighetsbegränsningen 80 km/h. Också i Mellersta Österbotten skedde fler personskadeolyckor i områden med hastighetsbegränsningen 40 km/h än genomsnittet. Dessutom har det i Mellersta Österbotten skett trafikdödsfall i områden med hastighetsbegränsningen 50 km/h. I bilaga 2 presenteras fördelningen av personskadeolyckorna mellan olika hastighetsbegränsningsområden i hela landet och i landskapen på ELY-centralens område 2006–2010.

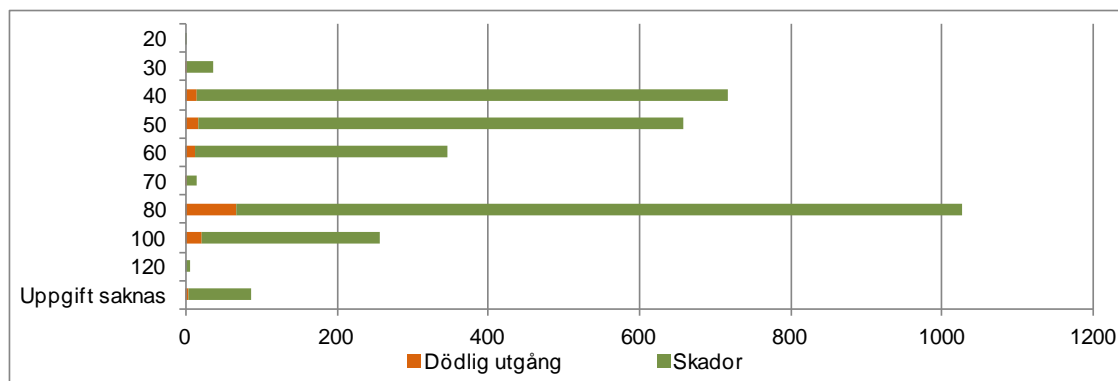


Bild 21. Hastighetsbegränsningarna vid platserna för personskadeolyckor 2006–2010 (Uppgifter: iLiitu / Destia)

På ELY-centralens område inträffade sammanlagt 67 olyckor med dödlig utgång i områden med hastighetsbegränsningen 80 km/h 2006–2010. Inom samma tidsintervall inträffade 43 olyckor med dödlig utgång i områden med hastighetsbegränsningen 40–60 km/h, av vilka 29 i tätortsområden. Över hälften av de olyckor som inträffade i tätorter var olyckor inom gång-, cykel- och mopedtrafiken.

2.2.6 Trafiksäkerheten på landsvägarna

På området för Södra Österbottens ELY-central inträffade ungefär hälften (53 %) av vägtrafikolyckorna under 2006–2010 på landsvägar och fyra av fem olyckor med dödlig utgång inträffade på landsvägar. Sammanlagt inträffade 7 111 (i genomsnitt 1 422 per år) landsvägsolyckor på ELY-centralens område under samma tidsintervall, och av dessa ledde 1 857 stycken (i genomsnitt 371 per år) till personskador. Sammanlagt 124 personer omkom i personskadeolyckor medan 2 416 skadades, bild 22.

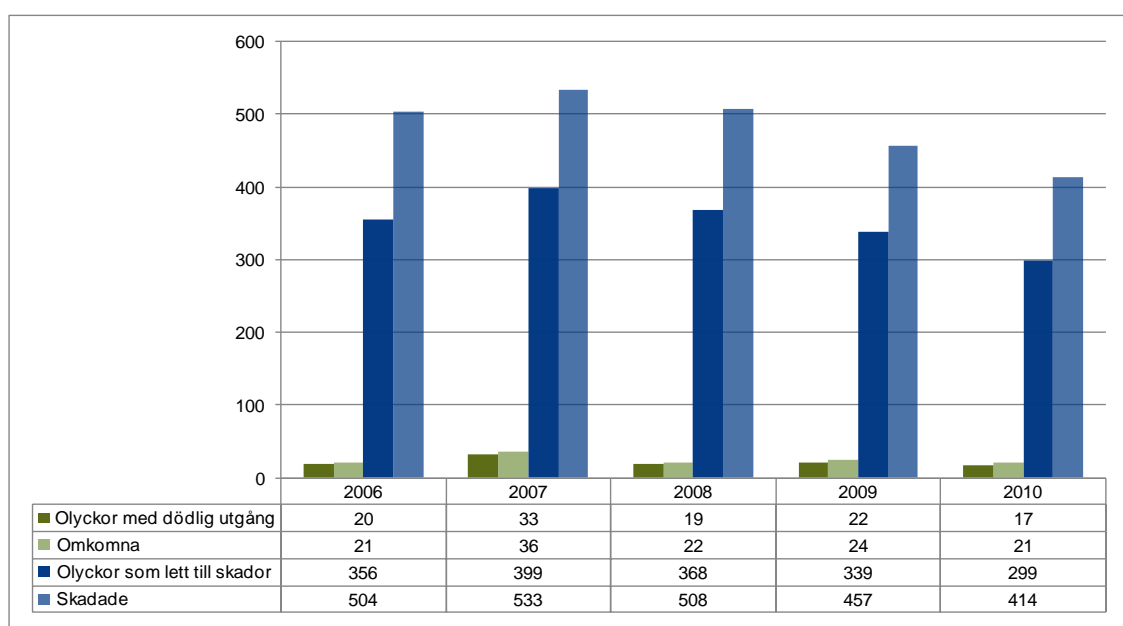


Bild 22. Personskadeolyckor och olycksoffer på landsvägarna på ELY-centralens område 2006–2010. (Uppgifter: Statistikcentralen)

Åren 2006–2010 var singelolyckor (36 %) den helt klart vanligaste typen av personskadeolycka på landsvägarna. Därefter var korsnings- och mopedolyckor de mest allmänna, bild 23.

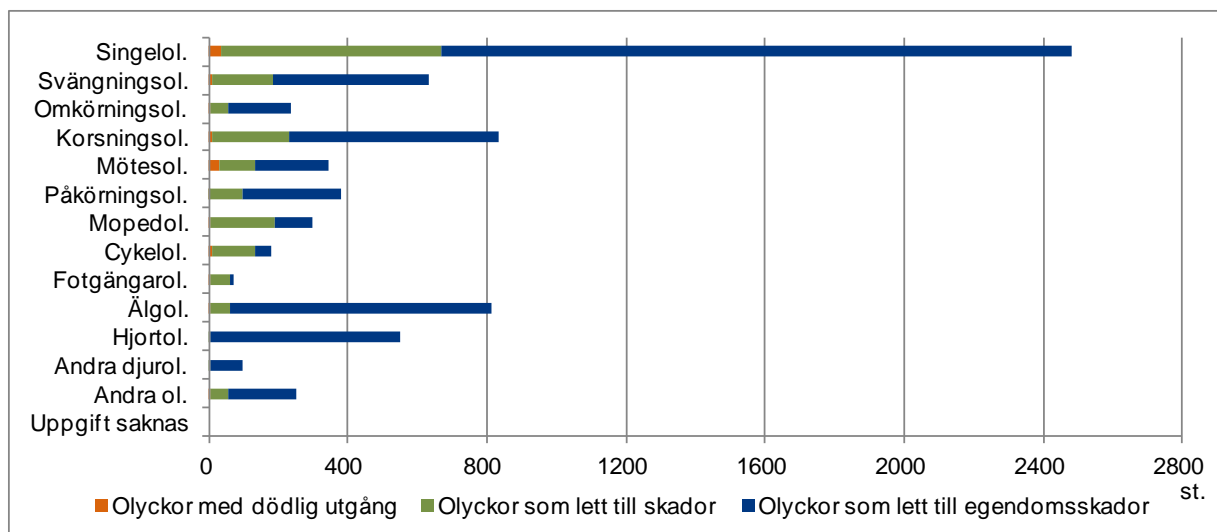


Bild 23. Fördelningen av trafikolyckorna på landsvägar på olycksklasser 2006–2010 (Uppgifter: iLiitu / Destia)

I fråga om olyckorna med dödlig utgång var singelolyckor (32 %) och mötesolyckor (27 %) de vanligaste olyckstyperna. Vid en granskning av antalet singelolyckor med dödlig utgång i förhållande till invånarantalet ligger Södra Österbotten klart över nivån i såväl hela landet som de andra landskapen i området. I Södra Österbotten var förhållandet för singelolyckor på landsvägarna 10,3 olyckor/100 000 invånare, då hela landets medeltal var 6,2, Mellersta Österbottens 6,2 och Österbottens 6,7 olyckor/100 000 invånare. Antalet mötesolyckor i förhållande till invånarantalet var jämnt mellan alla tre landskapen (6,7–7,3 olyckor/100 000 invånare). Också i fråga om mötesolyckor var olycksfrekvensen i förhållande till invånarantalet högre än landet medeltal (6,2 olyckor/ 100 000 invånare). Antalet landsvägsolyckor på ELY-centralens område har slutat att öka och en liten nedgång kan iakttas. Antalet personskadeolyckor har minskat stadigt med en fjärdedel (27 %) från 2007 till 2010.

Personskadeolyckorna på landsvägarna är koncentrerade till områden med hastighetsbegränsningarna 80–100 km/h (66 %), bild 24. Dessa olyckor innefattar också största delen av landsvägsolyckorna med dödlig utgång (77 %).

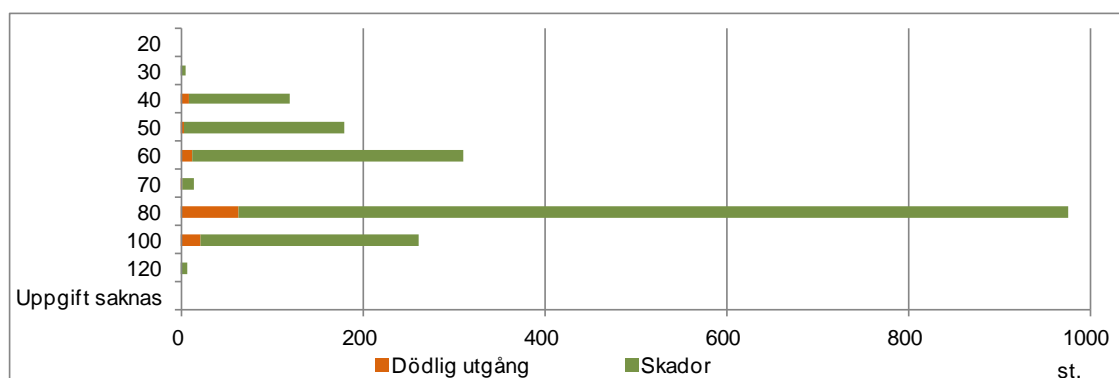


Bild 24. Hastighetsbegränsningen på landsvägar där trafikolyckor inträffat på ELY-centralens område 2006–2010 (Uppgifter: iLiitu / Destia)

Var femte (22 %) personskadeolycka på ELY-centralens område som inträffade i områden med hastighetsbegränsningarna 40–50 km/h inträffade på landsvägar. Åren 2006–2010 har olyckor med personska-

da mycket starkt koncentrerats till tätortsområden, eftersom var fjärde av dessa olyckor inträffade på landsvägar utanför tätortsområdena. Inom begränsningsområdet 60 km/h inträffade 90 % av personskadeolyckorna på landsvägar. Av dessa inträffade 84 % utanför tätortsområden.

2.2.7 Säkerheten inom den tunga trafiken

Tunga fordon var inblandade i 9 % av alla personskadeolyckor (284 stycken) på ELY-centralens område 2006–2010. På riksplanet var tung trafik inblandad i ungefär 11 % av personskadeolyckorna 2011 (Trafikskyddet 2012a). Antalsmässigt inträffade flest personskadeolyckor i tung trafik i landskapet Södra Österbotten, där 137 sådana olyckor inträffade (48 % av personskadeolyckorna inom tung trafik). Åren 2006 – 2010 inträffade sammanlagt 22 dödsolyckor inom den tunga trafiken. Av dessa inträffade hälften i Södra Österbotten och en tredjedel i Österbotten.

2.2.8 Säkerheten i plankorsningar

På området för Södra Österbottens ELYcentral finns sammanlagt 83 plankorsningar mellan landsväg och järnväg. Under 2006 – 2010 inträffade sammanlagt 107 vägtrafikolyckor i plankorsningar, av vilka 13 ledde till skador och 6 till dödsfall. I olyckorna omkom sammanlagt 6 personer medan 19 personer skadades. Olyckor i plankorsningar inträffade där såväl landsvägar som gator och enskilda vägar korsar järnvägar. 37 % av olyckorna i plankorsningar som ledde till personskador inträffade på landsvägar. I tabell 9 illustreras fördelningen av plankorsningsolyckorna på ELY-centralens område och av personer som skadat sig i dessa enligt väghållare och allvarlighetsgrad.

Tabell 9. Plankorsningsolyckor och deras allvarlighetsgrad på området för Södra Österbottens ELY-central, 2006–2010
(Uppgifter: Statistikcentralen)

	Olyckor [st.]			Offer [pers.]	
	Olyckor med dödlig utgång	Personskadeolyckor sammanlagt	Egendomsskadeolyckor sammanlagt	Omkomna	Skadade
Landsvägar	2	7	46	2	5
Gator	3	8	38	3	9
Enskilda vägar	1	4	4	1	3
Alla	6	19	88	6	17

2.2.9 Sammandrag

Utveckling och bakgrundsfaktorer i fråga om personskadeolyckor 2006–2010:

- Antalet personskadeolyckor har minskat en aning. I alla landskap i området inträffar ändå fler personskadeolyckor per invånare än i landet i genomsnitt. I Södra Österbotten och Mellersta Österbotten är också personskadeolyckornas allvarlighetsgrad högre än i landet i genomsnitt.
- Riskbeteende leder till personskadeolyckor. Bland annat att köra när man är påverkad av alkohol eller trött, överhastighet och att inte använda säkerhetsanordningar utgör riskbeteende.
- Alkohol och överhastighet utgör avsevärda bakgrundsrisker då det gäller dödsolyckor. Var tionde personskadeolycka på ELY-centralens område är alkoholrelaterad. I Södra Österbotten och Mellersta Österbotten är antalet alkoholrelaterade olyckor per invånare högt.
- Användningsgraden då det gäller säkerhetsanordningar är under landets medeltal. Till exempel cykelolyckornas allvarlighetsgrad är högre än i landet i genomsnitt. Användning av säkerhetsanordning (reflex, cykelhjälm, säkerhetsbälte) kunde ha hindrat upp till 33 olyckor med dödlig utgång.
- Ungdomar och äldre personer utgör riskgrupper i trafiken. 15–25-åringar representerar ungefär en tredjedel av de personer som varit involverade i personskadeolyckor. Ungdomar utgör ungefär 13 % av befolkningen på ELY-centralens område. När det gäller olyckorna bland ungdomar framhävs mopedolyckorna bland 15–16-åringarna samt personbilsolyckorna bland 18–19-åringarna och de 16–17-åriga passagerare som är med i dessa olyckor. Andelen mopedolyckor av alla personskadeolyckor var 17 % 2010. Av olyckorna med dödlig utgång var andelen för äldre som fyllt 65 år 29,6 %, då deras andel av befolkningen på ELY-centralens område är ungefär 20 %.
- Det finns utrymme för förbättring i trafiksäkerheten i tätorterna. På områden med hastighetsbegränsningarna 40–60 km/h inträffade 43 dödsolyckor, av vilka 29 inträffade på områden med tätortsmarkering. Över hälften av dödsolyckorna i tätorterna var olyckor inom gång-, cykel- och mopedtrafiken. Var fjärde personskadeolycka inom gång-, cykel- och mopedtrafiken inträffade på övergångsställen.
- Dödsolyckorna koncentreras till landsvägar med hastigheten 80 km/h, på vilka 67 dödsolyckor inträffade. De vanligaste olyckstyperna är singel- och mötesolyckor. I landskapet Södra Österbotten inträffade fler singelolyckor med dödlig utgång i förhållande till invånarantalet än i landet i genomsnitt.

2.3 Olyckskostnader

Det är möjligt att uppskatta de ekonomiska följderna av trafikolyckor med hjälp av de kostnader per enhet för vägtrafikolyckor som Trafikverket fastställt (bilaga 3). Kostnaderna per enhet baserar sig på hur allvarlig olyckan är (olyckor som lett till dödsfall, personskador, egendomsskador). Av de olyckskostnader som samhället orsakas varje år drabbar uppskattningsvis 15–20 % kommunsektorn.

På området för Södra Österbottens ELY-central inträffade 2007–2011 i medeltal 28 olyckor med dödlig utgång, 593 som ledde till personskador och 2094 som ledde till egendomsskador. De årliga olyckskostnaderna i vägtrafiken på ELY-centralens område är 352 miljoner euro. Kommunernas andel av de årliga olyckskostnaderna är cirka 53–70 miljoner euro. I förhållande till invånarantalet betyder detta i medeltal kostnader på 800 euro per invånare på ELY-centralens område. Bland landskapen på området framträder Södra Österbotten klart när man granskar olyckskostnaderna i förhållande till invånarantalet. De årliga olyckskostnaderna i förhållande till invånarantalet i de olika landskapen samt kommunernas andel av olyckskostnaderna beskrivs i tabell 10..

Tabell 10. De årliga olyckskostnaderna i landskapen på området för Södra Österbottens ELY-central (Uppgifter: Olyckor medeltal 2007–2011 och invånarantalet i slutet av 2011, Statistikcentralen)

	Olyckskostnader / år [mn €]	Olyckskostnader / invånare [€]	Kommunernas andel [mn €]
Södra Österbotten	176	907	26 - 35
Mellersta Österbotten	49	723	7 - 10
Österbotten	127	709	19 - 25
SÖ-ELY	352	798	53 - 70
Hela landet	3638	673	646 - 728

2.3.1 Hur användningen av säkerhetsanordningar inverkar på olyckskostnaderna

Utgående från olycksmaterial från Norra Kymmenedalen har man undersökt olyckskostnaderna för personskadeolyckor på 2011 års kostnadsnivå. Kostnaderna var

- Cykelolyckor 3 300 €/ invånare (uppskattade kostnader i hela Finland 22,3 mn € / år)
- Mopedolyckor 2 400 €/ invånare (4,6 mn € / år)
- Motorcykelolyckor 8 500€/ invånare (13,4 mn € / år)

Användningen av säkerhetsanordningar har en minskande inverkan på olyckskostnaderna. I kostnaderna ingår kostnaderna för sjukvård och sjuktransporter för de skadade samt för den tid de är arbetsoförmögna. Kostnadsuppgiften för hela landet är en grov uppskattning, som har utvidgats från kostnaderna i Norra Kymmenedalen på grund av invånarantalet och incidensen. (Airaksinen 2012)

2.4 Nuläget inom trafiksäkerhetsarbetet

2.4.1 Trafiksäkerhetsarbetet på området för Södra Österbottens ELY-central

På området för Södra Österbottens ELY-central arbetar för närvarande en trafiksäkerhetsgrupp. I gruppen finns representanter för Södra Österbottens ELY-central och dessutom för städerna Karleby och Vasa, Rörliga polisen, Polisinrättningen i Södra Österbotten samt Trafikskyddet. Gruppen koordinerar trafiksäkerhetsarbetet på ELY-centralens område.

Förutom trafiksäkerhetsgruppen finns på ELY-centralens område ett större trafiksäkerhetsforum som sammankallas under friare formare och som fokuserar på ett visst tema varje gång. Inbjudningslistan till forumet varierar enligt det valda temat och forumet sammanträder i medeltal en gång om året. För närvarande finns inga trafiksäkerhetsgrupper på landskapsnivå på ELY-centralens område.

2.4.2 Trafiksäkerhetsarbetet på region- och kommunnivå

På området för Södra Österbottens ELY-central har det utarbetats flera trafiksäkerhetsplaner på kommunnivå under 2000-talet. En del av planerna har gjorts upp i samarbete mellan flera kommuner eller kommunerna inom en hel ekonomisk region.

I samband med trafiksäkerhetsplanen genomfördes en kommunenkät om nuläget inom trafiksäkerhetsarbetet, med vars hjälp man kartlade hur aktivt trafiksäkerhetsarbetet är i kommunerna på ELY-centralens område och verksamhetsprinciperna för det. Dessutom ordnades ett intressentgruppsseminarium för kommunerna och landskapsförbunden den 21 mars 2012.

Kommunenkäten besvarades av 26 av områdets 43 kommuner/städer (60 %). Som resultat av enkäten framgick att det finns stora regionala skillnader i hur trafiksäkerhetsarbetet fungerar. Trafiksäkerhetsarbetet fungerar ställvis på kommunnivå, men det är inte regelbundet eller enhetligt. Flera kommuner på området har dessutom varit med om kommunsammanslagningar de senaste åren, och till följd av detta har organisationen av trafiksäkerhetsarbetet försämrats.

2.4.3 Verksamhetsformer och aktivitet

Av de kommuner som besvarade kommunenkäten hade 14 en trafiksäkerhetsarbetsgrupp (33 % av kommunerna på ELY-centralens område), tabell 11. I 15 kommuner verkade en arbetsgrupp på kommunnivå och 17 kommuner deltog i regionalt trafiksäkerhetsarbete. Arbetsgruppernas aktivitet varierade i kommunerna så att de samlades 1–4 gånger per år. Utgående från enkäten verkade kommunerna i Österbotten vara aktivast när det gäller trafiksäkerhetsarbetet.

Ungefär 30 % av de kommuner som besvarade enkäten uppgav att kommunens trafiksäkerhetsarbete fungerar som tväradministrativt samarbete inom kommunen. De tväradministrativa trafiksäkerhetsgrupperna bildades oftast av kommunens tekniska väsende, bildningsväsende och social-/hälsovårdsväsende. I en del av grupperna ingick också andra aktörer på området, såsom polisen, räddningsverket eller Trafikskyddet. De kommuner som inte har en tväradministrativ trafiksäkerhetsgrupp koncentrerade sig i sitt trafiksäkerhetsarbete i första hand på att vidta tekniska åtgärder och på fostran och upplysning. I dessa kommuner bedriver förvaltningarna ofta trafiksäkerhetsarbete oberoende av varandra. Allmänt taget ansågs det tväradministrativa trafiksäkerhetsarbetet vara mycket viktigt.

I enkäten uppgav 12 kommuner att kommunens trafiksäkerhetsarbetsgrupps verksamhet är godkänd av kommunens beslutsorgan. I 14 kommuner hade man reserverat särskilda pengar för säkerhetsåtgärder i trafikmiljön, men utöver detta hade endast två kommuner ställt särskilda pengar till förfogande för arbetsgruppens verksamhet. Årsbudgeten för säkerhetsåtgärder i trafikmiljön varierade i de olika kommunerna och var vanligtvis av storleksklassen 12 000–15 000 euro/år. Beroende på de projekt som genomfördes under året steg anslaget för kommunens trafiksäkerhetsarbete ställvis till 30 000–50 000 euro.

Tabell 11. Sammandrag av resultaten av kommunenkäten

	Ekonomisk region / kommun	Har kommunen en trafik-säkerhetsgrupp?	Samlas trafiksäkerhets-gruppen regelbundet?	Deltar kommunen i regionalt trafiksäkerhets-arbete?	Samarbetar kommunens förvaltningar?	Vision för organiseringen av trafiksäkerhets-arbetet
Södra Österbotten	Sjönejden					
	Alajärvi	-	-	-	-	
	Evijärvi	N	N	J	N	Regional
	Lappajärvi	N	N	J	N	Regional
	Soini	-	-	-	-	
	Vindala	-	-	-	-	
	Kuusiokunnat					
	Alavo	-	-	-	-	
	Kuortane	J	N	J	J	Kommunal och regional
	Töysä	-	-	-	-	
	Etseri	-	-	-	-	
	Seinäjäki					
	Ilmola	N	N	N	N	Någon annan
	Jalasjärvi	N	N	N	N	Någon annan
	Kauhava	-	-	-	-	
	Kurikka	-	-	-	-	
	Lappo	J	J	J	J	Kommunal och regional
	Seinäjäki	J	J	J	J	Kommunal och regional
	Sydösterbotten					
	Storå	-	-	-	-	
	Bötom	N	N	J	N	Regional
	Kauhajoki	-	-	-	-	
	Östermark	J	N	N	J	Kommunal
Mellersta Österbotten	Kaustby					
	Halsua	N	N	N	N	Någon annan
	Kaustby	J	J	N	N	Kommunal
	Lestijärvi	-	-	-	-	
	Perho	-	-	-	-	
	Toholampi	-	-	-	-	
	Vetil	-	-	-	-	
	Karleby					
	Kannus	J	N	J	N	Kommunal och regional
	Karleby	J	J	J	J	Kommunal och regional
Österbotten	Jakobstad					
	Kronoby	J	J	J	J	Kommunal och regional
	Larsmo	J	J	J	J	Kommunal och regional
	Pedersöre	J	J	J	J	Kommunal och regional
	Jakobstad	N	N	N	N	Någon annan
	Nykarleby	J	N	N	N	Kommunal
	Kyroland					
	Storkyro	-	-	-	-	
	Laihela	J	J	J	J	Kommunal och regional
	Lillkyro	-	-	-	-	
	Sydösterbottens kustregion					
	Kaskö	N	N	J	N	Regional
	Kristinestad	N	N	J	N	Regional
	Närpes	N	N	J	N	Regional
	Vasa					
	Korsnäs	-	-	-	-	
	Malax	N	N	N	N	Kommunal
	Korsholm	J	J	J	J	Kommunal och regional
	Vasa	J	J	N	J	Kommunal
	Vörå	N	N	J	N	Regional

J = Ja
 N = Nej
 - = Inget svar / Kan inte säga

2.4.4 Utvecklingsbehov

Som de största faktorerna som begränsar trafiksäkerhetsarbetet lyfte kommunerna fram bristen på finansiering och andra resurser. Andra utmaningar mellan förvaltningarna och intressentgrupperna när det gäller trafiksäkerhetsarbetet har varit prioriteringen av arbetet samt bristen på uppskattning av arbetet och bristande yrkesskicklighet. I kommunerna efterlyses som incitament för trafiksäkerhetsarbetet systematiska verksamhetsformer och motivering samt stöd från ELY-centralen och Trafikskyddet.

På kommunnivå ansågs det mycket viktigt att utöka det tväradministrativa trafiksäkerhetsarbetet. Det är en utmaning för kommunerna i området att aktivera trafiksäkerhetsgrupperna och utvidga dem från den tekniska sektorn till att bli tväradministrativa. Kommunerna ansåg också att det regionala samarbetet spelar en viktig roll för att bestämma de regionala målen samt utveckla verksamhetsformer för trafiksäkerhetsarbetet.

Kommunerna efterlyser trafiksäkerhetsgrupper på landskapsnivå eller regionnivå för att styra deras trafiksäkerhetsarbete. Även på intressentgruppsseminariet betonades det regionala samarbetets betydelse för att stödja trafiksäkerhetsarbetet och utbyta goda exempel. Landskapsförbunden föreslogs bli ansvarig instans på landskapsnivå.

2.5 Sammandrag

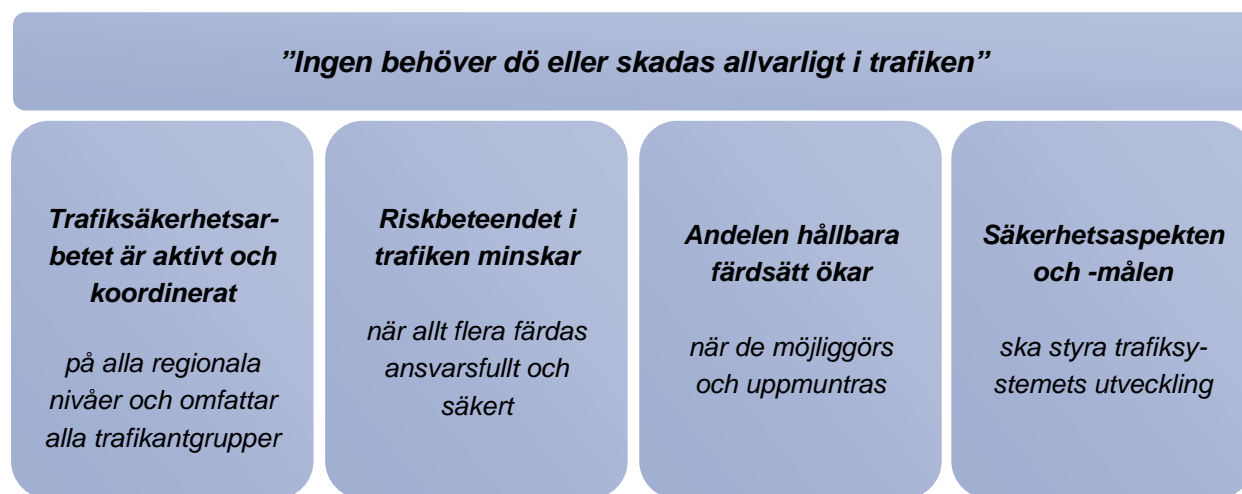
Centrala frågor för trafiksäkerhetsarbetet på ELY-centralens område var följande:

- På området för Södra Österbottens ELY-central område finns en trafiksäkerhetsgrupp på ELY-centralsnivå.
- Det finns stora regionala skillnader i hur trafiksäkerhetsarbetet på kommunal och regional är organiserat och fungerar och hur aktivt det är. På grund av kommunsammanslagningar befinns sig trafiksäkerhetsarbetet i många kommuner i en brytningsfas.
- De ekonomiska och personella resurser som avdelats för trafiksäkerheten är de största bristerna i kommunernas trafiksäkerhetsarbete.
- Tväradministrativt trafiksäkerhetsarbete upplevs viktigt på kommunnivå. De olika förvaltningarnas kunskaper om uppgifter och roller bör utökas. Det är ofta kommunens tekniska sektor som ansvarar för trafiksäkerhetsarbetet.
- Bristen på uppskattning av trafiksäkerhetsarbetet och beslutsfattarnas engagemang upplevs som viktiga med tanke på uppnående av målen.
- Kommunala och regionala trafiksäkerhetsplaner upplevs som viktiga i fortsättningen. I kommunerna hoppas man ändå att ELY-centralen och Trafikskyddet är med och utarbetar planerna.

3 Vision och mål för trafiksäkerhetsarbetet

3.1 Trafiksäkerhetsvision

Södra Österbottens ELY-centrals trafiksäkerhetsvision har formulerats utifrån planeringsområdets egna utgångspunkter med beaktande av omvärlden och analyser av trafiksäkerheten, resultaten av den enkät som riktats till kommunerna i området samt diskussionen på intressentgruppsseminariet. Visionen överensstämmer med den riksomfattande säkerhetsplanen för vägtrafiken.



Som säkerhetsmål innebär visionen att trafiksäkerheten fortlöpande förbättras fram till 2020 så att

- antalet trafikdöda halveras
- antalet skadade minskar med en fjärdedel jämfört med nivån 2010. (KM 2011)

Vid sidan av målet att halvera antalet trafikdöda är målet för det riksomfattande trafiksäkerhetsarbetet att fortlöpande förbättra trafiksäkerheten i förhållande till invånarantalet så att

- 2014 är antalet trafikdöda högst 40 dödsfall per en miljon invånare
- 2020 är antalet trafikdöda högst 24 dödsfall per en miljon invånare (KM 2011)

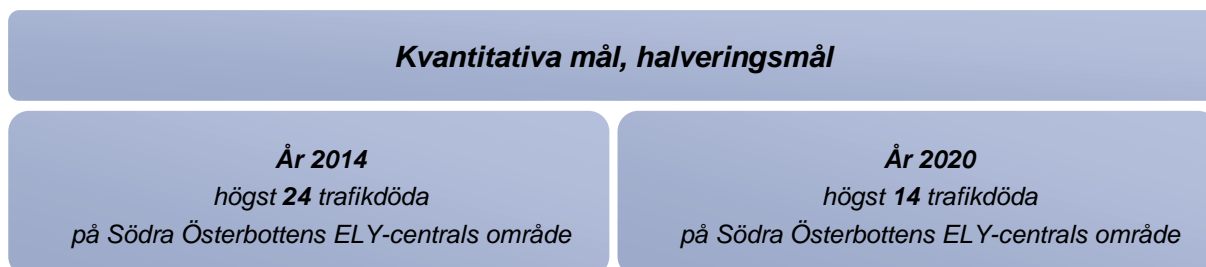
På området för Södra Österbottens ELY-central har det fastställs fyra prioriterade områden för att visionen ska nås

- ett aktivt och koordinerat trafiksäkerhetsarbete
- minskat riskbeteende i trafiken
- större andel hållbara färdssätt

säkerhetsaspekten och säkerhetsmålen ska styra trafiksystemets utveckling

3.2 Ett säkerhetsmål som överensstämmer med visionen

De kvantitativa målen har i enlighet med den riksomfattande säkerhetsplanen för vägtrafiken angetts i form av kvantitativa mål för minskat antal omkomna och skadade personer i vägtrafiken samt i förhållande till invånarantalet. Det kvantitativa säkerhetsmålet har beräknats utifrån 2010 års nivå.



År 2010 omkom sammanlagt 30 personer i vägtrafiken på området för Södra Österbottens ELY-central. Utgående från detta har som mål för 2020 satts att minska antalet personer som årligen omkommer i trafiken på området till hälften, dvs. 15 personer. År 2014 är en halvtidsetapp, då målet enligt en jämn minskning av antalet dödsoffer är 24 dödsfall i vägtrafiken per år. Antalet offer borde minska med i medeltal 1,5 dödsoffer per år, bild 25.

De eftersträlvade siffror som beräknats med hjälp av målet att halvera antalet olyckor med dödlig utgång är utmanande. För landskapet Mellersta Österbotten sätts som mål 0 dödsfall i vägtrafiken 2020. Av denna orsak är hela ELY-centralens mål för minskningen av antalet dödsoffer i trafiken 14 personer i stället för 15 personer 2020.

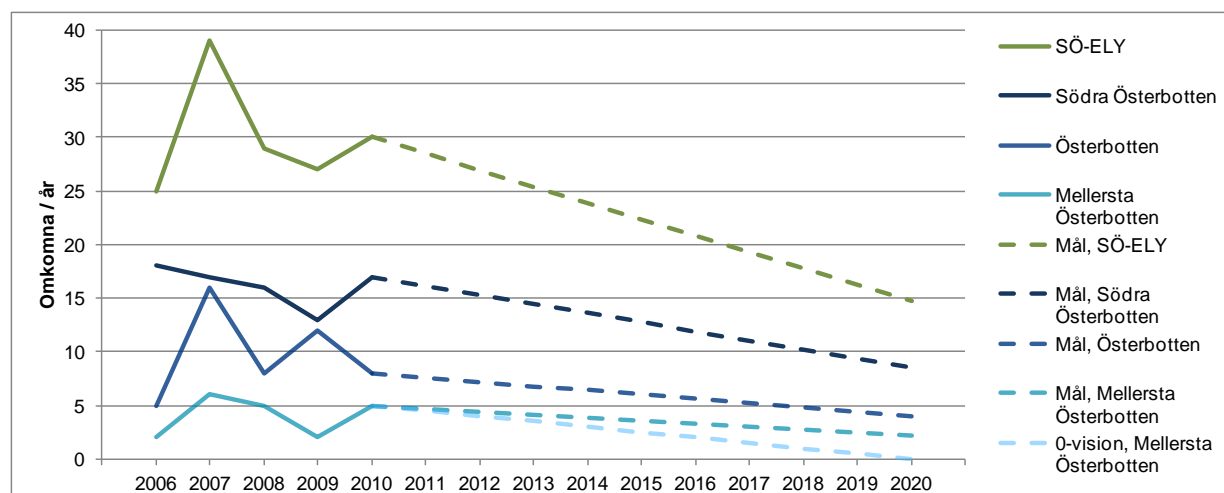


Bild 25. Antalet dödsoffer i vägtrafiken enligt målet för de olika landskapen.

År 2010 skadades 675 personer i vägtrafiken på ELY-centralens område. I enlighet med målet minskar antalet skadade med en fjärdedel, varvid den eftersträlvade nivån 2020 är högst 506 skadade personer per år. År 2014 har som halvtidsmål för ELY-centralens område satts högst 608 skadade i vägtrafiken (en årlig minskning med cirka 17 skadade). Trafiksäkerhetsvisionens mål beträffande minskat antal allvarliga olyckor fördelar sig på landskapsnivå på ELY-centralens område i enlighet med tabell 12.

Tabell 12. Trafiksäkerhetsvisionens kvantitativa mål för trafikolyckorna 2020 och halvtidsmål 2014.

	Nuläge – 2010		Halvtidsmål – 2014		Mål – 2020	
	Omkomna	Skadade	Omkomna	Skadade	Omkomna	Skadade
Södra Österbotten	17	328	14	295	9	246
Mellersta Österbotten	5	103	4	93	2	77
Österbotten	8	244	6	220	4	183
SÖ-ELY	30	675	24	608	15	506

Kvantitativa mål, mål bundet till invånarantalet

År 2014

högst **39** trafikdöda per en miljon invånare
→ 18 dödsfall / år

År 2020

högst **24** trafikdöda per en miljon invånare
→ 11 dödsfall / år

Trafiksäkerhetsmålet i förhållande till invånarantalet är mera utmanande än halveringsmålet. I de tre landskapen på området för Södra Österbottens ELY-central bodde 2010 sammanlagt 438 693 personer. På området inträffade 69 dödsfall i trafiken per en miljon invånare (2010). Det riksomfattande målet högst 24 dödsfall per en miljon invånare 2020 betyder på ELY-centralens område 11 dödsfall (en minskning med 19 trafikdöda jämfört med 2010). På motsvarande sätt betyder halvtidsmålet 40 döda per en miljon invånare 2014 på området för Södra Österbottens ELY-central 18 dödsfall i trafiken.

På landskapsnivå fördelar sig trafiksäkerhetsvisionens mål beträffande minskat antal olyckor med dödlig utgång i förhållande till invånarantalet i enlighet med tabell 13 på ELY-centralens område.

Tabell 13. Kvantitativa mål för trafikolyckorna i förhållande till invånarantalet enligt trafiksäkerhetsvisionens mål för 2020 och halvtidsmålet för 2014

	Befolkning 2010	Nuläge – 2010		Halvtidsmål – 2014		Mål – 2020	
		Omkomna/pers.	Omkomna/mn inv.	Omkomna/pers.	Omkomna/mn inv.	Omkomna/pers.	Omkomna/mn inv.
Södra Österbotten	193 524	17	88	9	39	5	24
Mellersta Österbotten	68 131	5	74	3	39	2	24
Österbotten	177 038	8	45	7	39	4	24
SÖ-ELY	438 693	30	69	18	39	11	24

I prognoserna har inte beaktats att trafiken ökar. Om trafikmängderna ökar som tidigare och risken för dödsfall förblir oförändrad, är det inte möjligt att uppnå säkerhetsmålen. Minskade trafikmängder har således en gynnsam inverkan på uppnåendet av säkerhetsmålet.

3.3 Kritiska framgångsfaktorer

Kritiska framgångsfaktorer är sådant som är det viktigt att lyckas för att förverkliga visionen och nå säkerhetsmålet enligt den. De kritiska framgångsfaktorena för varje prioriterad område har identifierats.

Prioriterade områden	
Trafiksäkerhetsarbetet är aktivt och koordinerat <i>på alla regionala nivåer och omfattar alla trafikantgrupper</i>	<ul style="list-style-type: none">• Kontinuerlig attitydfostran och upplysningsarbete• Trafiksäkerhetsarbetsgrupper på områdes-, region- och kommunnivå• Uppskattningen av trafiksäkerhetsarbetet och dess ställning tryggas på områdes-, region- och kommunnivå• Trafiksäkerhetsplanen uppdateras regelbundet
Riskbeteendet i trafiken minskar <i>när allt fler färdas ansvarsfullt och säkert</i>	<ul style="list-style-type: none">• Påverkan på riskgrupper• Unga i åldern 15–25 år• Äldre över 65 år• Påverkan på riskbeteendet• Alkohol• Överhastighet• Säkerhetsutrustning• Trötthet och vakenhet
Andelen hållbara färdssätt ökar <i>när de möjliggörs och uppmuntras</i>	<ul style="list-style-type: none">• En hållbar och säker samhällsstruktur• Gång- och cykeltrafiken ökar• Användningen av kollektivtrafik uppmuntras
Säkerhetsaspekten och säkerhetsmålen <i>ska styra trafiksystemets utveckling</i>	<ul style="list-style-type: none">• Trafiksäkerhetsperspektivet ska styra ELY-centralens verksamhet• Bättre säkerhet på huvudvägarna

A Särskilda regionala insatsområden

Södra Österbotten

- Att förebygga och följa upp alkoholrelaterade olyckor
- Att utöka kollektivtrafikutbudet
- Att förbättra säkerheten i moped- och cykeltrafiken
- Att öka användningen av säkerhetsanordningar
- Att förbättra trafiksäkerheten för den äldre befolkningen

Österbotten

- Att förbättra säkerheten i mopedtrafiken
- Att hindra olyckor på hastighetsbegränsningsområdet 40 km/h
- Att öka användningen av säkerhetsanordningar
- Regional koordinering av kollektivtrafiken (PSA)

Mellersta Österbotten

- Att förebygga och följa upp alkoholrelaterade olyckor
- Att utöka kollektivtrafikutbudet
- Att förbättra säkerheten i moped- och cykeltrafiken
- Att hindra olyckor på hastighetsbegränsningsområdena 40–50 km/h
- Att öka användningen av säkerhetsanordningar

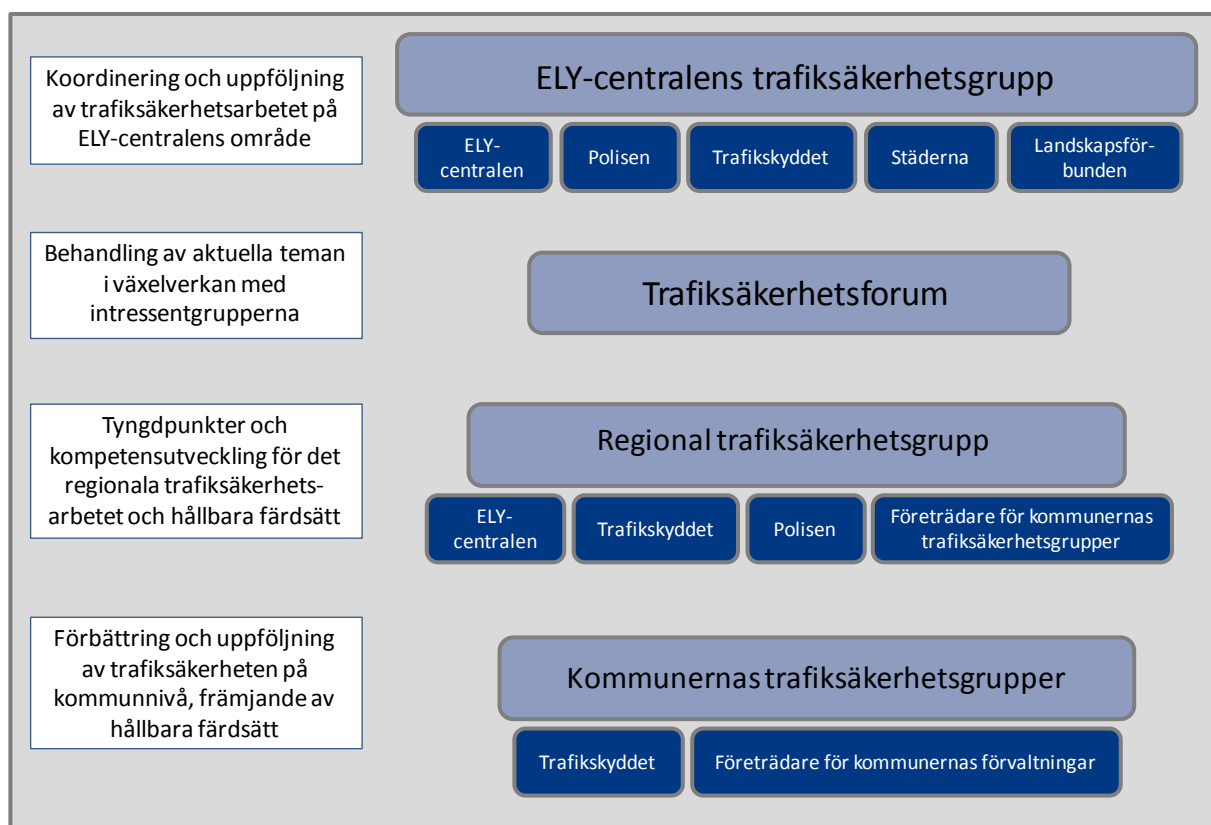
4 Åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten

4.1 Trafiksäkerhetsarbetet är aktivt och koordinerat

Trafiksäkerhetsarbetet är aktivt och koordinerat på alla nivåer och omfattar alla trafikantgrupper. Genom en effektiv och klar organisation eftersträvas en långsiktig, målinriktad och planmässig verksamhet, vars syfte är att utöka trafiksäkerhetsarbetets slagkraft, synlighet och uppskattning samt att göra åtgärderna mera acceptabla. Samarbete behövs på såväl landskapsnivå som regional och lokal nivå. Den offentliga sektorns roll i trafiksäkerhetsarbetet och som ansvarig instans för koordineringen av samarbetet är central. Trafiksäkerhetsarbetet bör beaktas i de riksomfattande och regionala säkerhetsplanerna.

4.1.1 Organiseringen av trafiksäkerhetsarbetet

På området för Södra Österbottens ELY-central tas i bruk en verksamhetsmodell för trafiksäkerhetsarbetet som omfattar alla regionala nivåer.



Södra Österbottens ELY-centrals trafiksäkerhetsgrupp

Den praktiska verksamheten på ELY-centralens område styrs och koordineras av en trafiksäkerhetsgrupp som leds av Södra Österbottens ELY-central. I samarbetsgruppen ingår företrädare för polisen i Södra Österbotten, rörliga polisen, Trafikskyddet, städerna Vasa, Seinäjoki och Karleby, landskapsförbunden samt Södra Österbottens ELY-central.

Arbetsgruppens uppgift är bl.a. att förankra de riksomfattande trafiksäkerhetsmålen i trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå, att följa trafiksäkerhetsarbetet, att stödja regionernas och kommunernas trafiksäkerhetsarbete och att samorda olika aktörers trafiksäkerhetsarbete. Trafiksäkerhetssamarbetsgruppen sammankallar också Södra Österbottens trafiksäkerhetsforum och förbereder mötena. Arbetsgruppen samlas 3–4 gånger om året och ELY-centralen svarar för att gruppen sammankallas.

Trafiksäkerhetsforum

Trafiksäkerhetsforumets roll är att lyfta fram aktuella teman med anknytning till trafiksäkerheten och hållbara färdssätt. Verksamhetsformen är möten som sammankallas under fria former. Olika intressentgrupper inbjuds beroende på det tema som behandlas. ELY-centralens trafiksäkerhetsgrupp svarar för sammankallande av forumet. Forumet ordnas en gång om året.

Regionala trafiksäkerhetsgrupper

De regionala gruppernas uppgift är att koordinera trafiksäkerhetsarbetet över kommungränserna och vara forum för utbyte av kunskaper och erfarenheter samt intensifiera samarbetet mellan aktörerna. Den regionala nivån gör det möjligt att inrikta trafiksäkerhetsarbetet enligt de regionala särdragen. De regionala grupperna kan genomföra regionala kampanjer och utbildningar samt följa genomförandet av trafiksäkerhetsplanerna.

I de regionala trafiksäkerhetsgrupperna finns företrädare för kommunerna i den ekonomiska regionen och centrala samarbetsparter inom trafiksäkerhetsarbetet (Trafikskyddet, ELY-centralen, Polisen, primärvårdsorganisationen på samarbetsområdet, andra regionala aktörer). Bildandet av regionala trafiksäkerhetsgrupper bygger på kommunernas vilja att delta i verksamheten. Grupper inrättas t.ex. i samband med utarbetandet av regionala trafiksäkerhetsplaner. ELY-centralen svarar för inrättandet av grupperna och sammankallar dem. Trafikskyddet deltar i de ekonomiska regionernas trafiksäkerhetsgruppers möten och bidrar med kunskap om regionala, riksomfattande och internationella trafiksäkerhetsåtgärder. De regionala trafiksäkerhetsgrupperna sammanträder uppskattningsvis en gång om året.

Kommunernas trafiksäkerhetsgrupper

Kommunens tväradministrativa trafiksäkerhetsgrupp spelar en mycket viktig roll för att påverka trafikbeteendet och trafikattityderna. Kommunens anställda träffar dagligen kommuninvånare i olika skeden i livet från spädbarn till äldre, vilket skapar förutsättningar för ett trafiksäkerhetsarbete som når alla kommuninvånare. I trafiksäkerhetsgruppen kan man för respektive ålders- och målgrupp identifiera de viktigaste prioriterade områdena, som främjas inom olika förvaltningar. Vid behov kan man dessutom inrätta separata trafiksäkerhetsgrupper inom enskilda förvaltningar t.ex. för att stödja skolornas trafikfostran.

Trafiksäkerhetsgruppen uppdaterar kommunens trafiksäkerhetsplan varje år. I trafiksäkerhetsgruppen säkerställs att information insamlas om lokala indikatorer som beskriver trafiksäkerheten. Den information som insamlats om säkerhetsbeteende, trafikolyckor som krävt hälso- och sjukvård och kostnader för trafikolyckor utnyttjas lokalt när utvecklingsåtgärder planeras och inriktas. ELY-centralen stödjer kommunens trafiksäkerhetsarbete genom att t.ex. producera information om trafiksäkerhetslägets utveckling och genom att delta i utarbetandet av trafiksäkerhetsplaner. Trafikskyddet deltar i kommunernas trafiksäkerhetsgruppers möten och bidrar med kunskap om regionala, riksomfattande och internationella trafiksäkerhetsåtgär-

der. Den kommunala trafiksäkerhetsgruppen samlas regelbundet 2–4 gånger om året och kommunen svarar för att den sammankallas. De kommunala trafiksäkerhetsgruppernas arbete ska kopplas till kommunens säkerhetsplanering.

Organisationers och företags säkerhetsgrupper

Företagen har lagstadgad skyldighet att sörja för arbetarskyddet. Det är möjligt att integrera främjandet av trafiksäkerhet och hållbara färdssätt i utvecklingen av arbetarskyddet på arbetsplatserna. Företagen får kännbar nytta t.ex. i form av minskad sjukfrånvaro på grund av trafikolyckor och bättre arbetsförmåga när arbetsresemotionen ökar. ELY-centralen bidrar aktivt till inrättandet av trafiksäkerhetsgrupper i företagen bl.a. genom trafiksäkerhetsforumets verksamhet. Trafikskyddet erbjuder organisationer och företag utbildning, material och stöd i anslutning till arbets- och fritidsresor.

4.1.2 Åtgärder

ELY-centralen spelar en central roll för att aktivera och organisera det regionala planenliga trafiksäkerhetsarbetet. För att sätta i gång organiseringen av det trafiksäkerhetsarbete som presenteras i planen förutsätts bl.a. följande åtgärder:

Trafiksäkerhetsarbetets organisering	
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter
Att samla och sammankalla trafiksäkerhetssamarbetsgruppen på området för Södra Österbottens ELY-central. Samarbetsgruppen utarbetar en närmare årsplan för trafiksäkerhetsarbetet.	ELY-centralen, samarbetsgruppen
Att presentera Södra Österbottens ELY-centrals trafiksäkerhetsplan och göra den till diskussionstema på trafiksäkerhetsforumet.	ELY-centralen, samarbetsgruppen
Att inrätta regionala trafiksäkerhetsgrupper i områden där sådana inte finns.	ELY-centralen, kommunerna
Att stödja de regionala trafiksäkerhetsgruppernas verksamhet genom att tillsammans precisera de regionala målen i enlighet med ELY-centralens regionala plan. De viktigaste åtgärderna inom den regionala verksamheten och sättet att bedriva trafiksäkerhetsarbetet planeras tillsammans.	ELY-centralen, kommunerna, Trafikskyddet
Att sammanställa aktuella olycksuppgifter som stöd för det lokala trafiksäkerhetsarbetet och att erbjuda experthjälp i trafiksäkerhetsfrågor.	ELY-centralen

4.2 Riskbeteendet i trafiken minskar

Riskgrupper

Ungdomar, 15–25-åringar

Åren 2006–2010 var 1 466, det vill säga ungefär 40 %, av offren för personskadeolyckor ungdomar.

39 av de personer (28 %) som omkom i olyckor var ungdomar.

→ I genomsnitt 7,8 omkomna ungdomar/år.

Äldre personer, över 65 år

Åren 2006–2010 var 12,5 % av offren för personskadeolyckor äldre personer, men i fråga om dödsfall var 42 (30 %) personer över 65 år.

→ I genomsnitt 8,4 omkomna som fyllt 65 år/år.

Alkoholrelaterade olyckor

Alkohol är inblandad i var tionde personskadeolycka.

Åren 2006–2010 inträffade i genomsnitt 73 alkoholrelaterade olyckor som ledde till personskador per år, i dessa omkom 30 personer.

→ I genomsnitt 6 omkomna / år.

Överhastighet

Åren 2006–2010 var överhastighet en inverkan bakgrundsfaktor i 46 (40 %) av olyckorna med dödlig utgång. En bakgrundsrisk ökar möjligheten för att en omedelbar risk konkretiseras. Till exempel överhastighet är en bidragande bakgrundsrisk till att en felaktig körinje leder till en olycka med dödlig utgång.

→ I genomsnitt 9,2 omkomna/år.

Användning av säkerhetsanordningar

Användningsgraden för cykelhjälm varierar mellan 13 och 18 % i landskapen på området för Södra Österbottens ELY-central, då den i hela landet är 33 %.

Också fotgängarnas reflexanvändning ligger betydligt under landets medeltal.

Användningsgraden för säkerhetsbälte är under landets medeltal (94 %);

användningsgraden varierar mellan 86 och 89 % i landskapen.

→ Användning av säkerhetsanordningar kunde förhindra upp till 6,6 dödsfall per år.

Trötthet, nedsatt vakenhetstillstånd och sjukdomar

Bakom 34,1 % av motorfordonsolyckorna med dödlig utgång 2001–2010 låg trötthet, nedsatt vakenhetstillstånd eller sinnestillstånd. Bidragande bakgrundsrisker:

4.2.1 Åtgärder

Att påverka ungdomars trafikbeteende

När det gäller olyckor där ungdomar varit inblandade framhävs bland 15–16-åringarna särskilt mopedolyckor och bland 18–19-åringarna personbilsolyckor och de 16–17-åriga passagerare som varit med i dessa olyckor. På området för Södra Österbottens ELY-central är antalet mopedolyckor som lett till personskador i förhållande till antalet ungdomar högre än landets medeltal. För att påverka ungdomars trafiksäkerhet används ett omfattande metodurval, som strävar till att förändra trafikbeteendet.

Riskbeteendet i trafiken minskar		
Att påverka ungdomars trafikbeteende		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
De som arbetar med ungdomar (bl.a. lärare, ungdomsarbetare, fritidsledare) erbjuds verksamhetsmodeller och material för mångsidig behandling av trafiksäkerheten. Det ordnas fortutbildning samt introduktion i användningen av materialet.	Trafikskyddet, SÖSVD	ELY-området
Aktiverande undervisningsmetoder och självstudier tas i bruk i samband med körkortsreformen 2013.	Bilskolor	ELY-området
Verksamhetsmodeller som främjar användningen av säkerhetsanordningar och drogfrihet samt som inkluderar ungdomarna sammanställs för skolor, idrotts- och fritidsorganisationers samt kommunernas ungdomsväsandes bruk.	Trafikskyddet, SÖSVD	ELY-området
Användningen av cykelhjälm utökas.	Trafikskyddet, SÖSVD, ELY-centralen, Polisen, räddningsverket, kommuner, skolor, organisationer och föreningar, föräldrar	ELY-området / region- / kommunnivå
Projektet Ekhäise tapahtumat 2009-2015 har startat forsknings- och utvecklingsarbete i Södra Österbotten för att främja trafiksäkerhet och drogfrihet bland ungdomar. Projektet närmar sig olycksförebyggandet ur socialt perspektiv och för området skapas genom samarbete i nätverk en landskapsmodell för att förebygga olyckor.	SÖSVD	Landskapet
Regelbunden trafikfostran och temadagar om trafiksäkerhet ingår i läroplanerna för högstadiet och läroanstalter på andra stadiet.	Kommuner, samkommuner	Kommun- / regionnivå
En årsklocka för trafikfostran tas i bruk i klasserna/skolorna.	Skolor och läroanstalter	Kommunen
Det utvecklas ett samtalsförfarande i samband med att polisen behandlar körförbud.	Polisen	ELY-området
Säker mopedkörning främjas med hjälp av olika mopedarbetsgrupper (enligt modell från Vasa).	Kommuner, Trafikskyddet, Polisen, Räddningsverket	Kommun- / regionnivå
Ungdomarnas och deras föräldrars kunskaper om mopedkörningens risker samt om påföljderna av regelbrott och trimning utökas.	Polisen	Kommun- / regionnivå
Tillsynen riktas mot mopedtrimning, körhastigheter, aggressiv körstil, alkohol i trafiken och användningen av säkerhetsbälte.	Polisen	Kommun- / regionnivå

Att minska dödsfallen bland äldre i vägtrafiken

På bild 26 (till vänster) presenteras i form av ett sammandrag på riksnivå fördelningen enligt åldersgrupp när det gäller personer som orsakat dödsolyckor. Åldern på den person som varit förare i en dödsolycka presenteras i förhållande till 100 000 körkortsinnehavare. Härav kan man se att den realiserade olycksrisken är större för äldre personer än för unga förare. På bild 26 (till höger) presenteras dessutom i enlighet med uppgifter från Trafikförsäkringscentralen de omedelbara riskfaktorena då det gäller dödsrockar som

äldre personer orsakat. Åren 2006-2010 var de vanligaste riskfaktorerna då det gäller olyckor som orsakats av äldre personer sjukdomsattack, observationsmisstag och felaktigt agerande eller tolkning av situationen.

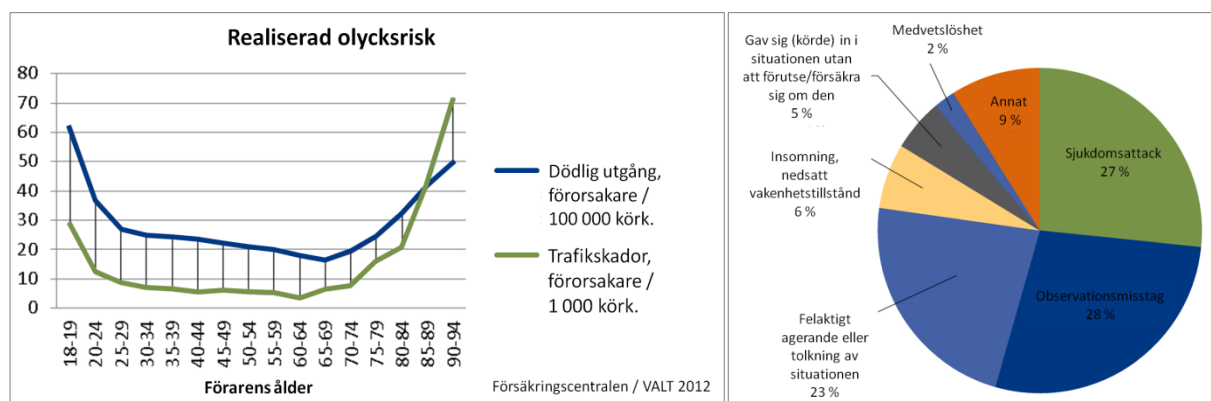


Bild 26. Olycksrisken i fråga om olyckor med dödlig utgång, förorsakare/100 000 körkortsinnehavare (till vänster.) Omedelbar risk som aktivt bidragit till dödsfall i fråga om förorsakare som fyllt 65 år, 2006–2010 (till höger) (Uppgifter: Trafikförsäkringscentralen 2012)

Befolkningen i Södra Österbotten har blivit äldre 2001–2011, vilket har påverkat åldersstrukturen hos de omkomna i trafiken. Då man beaktar åldrandet och åldersgruppens storlek är äldre personer (som fyllt 65 år) överrepresenterade bland dödsoffren i vägtrafikolyckor. När befolkningen fortsätter att åldras kan antalet till och med öka, om man inte fäster särskild uppmärksamhet vid trafiksäkerhetsarbetet bland äldre. Man kan påverka dödsfallen bland äldre i vägtrafiken genom att dela ut information om hur sjukdomar och nedsatt funktionsförmåga kan påverka körningen, samt genom att ordna tematillfällen. När kollektivtrafikmöjligheter saknas och servicen koncentreras till de största kommuncentrumen ökar behovet för äldre personer att röra sig med egen bil, i synnerhet för dem som bor i glesbygden. Hinderfri och tydlig trafikmiljö hjälper äldre personer att röra sig självständigt.

Riskbeteendet i trafiken minskar		
Att minska dödsfallen bland äldre i vägtrafiken		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
Att erbjuda särskilt äldre som bor i glesbygden servicetrafik och beställd kollektivtrafik, vilket minskar behovet av att färdas med egen bil.	Kommuner. ELY:s roll att vara med i starten	ELY-området / region-/kommunnivå
Tematillfällen för äldre om gång- och cykeltrafik och bilkörning samt utbildning för äldre förare för att upprätthålla körförmågan och körskickligheten.	Trafikskyddet, kommuner, bilskolor, Polisen	Kommunnivå
Information om hur sjukdomar och nedsatt funktionsförmåga påverkar säker köring. Läkarnas anmälningsskyldighet främjas så att den fungerar i praktiken liksom polisens rutiner för att meddela äldre personer körförbud på grund av nedsatt körförmåga.	Sjukvårdsdistrikten, polisen, pensionärsorganisationer	Kommun-/regionnivå
Utbildning för dem som arbetar bland äldre: hur äldre kan röra sig tryggt och betydelsen av att de kan röra sig självständigt för välmåendet och funktionsförmågan.	Trafikskyddet, kommuner	Kommunnivå
Att stödja anskaffningen av säkerhetsanordningar och ge praktisk handledning.	Kommuner, organisationer, Trafikskyddet	Kommunnivå
Att förbättra äldres möjligheter att delta och påverka när säkerheten i omgivningen bedöms och utvecklas samt att kartlägga framkomligheten och farliga platser i tätorter.	ELY-centralen, kommuner, pensionärsorganisationer	Kommunnivå

Att minska de alkoholrelaterade olyckorna

Finländare förhåller sig mycket negativt till rattfylleri. Det anses vara det allvarigaste trafikbrottet. Människor är också rädda för att bli överkörda av en rattfyllerist, men den som tar den största risken är ändå den som sitter på med en rattfyllerist. Genom effektiv trafikövervakning upprätthålls risken att bli fast för de som gör sig skyldiga till trafikbrott och trafikförseelser. Utvidgad användning av alkoholås stödjer den förebyggande verksamheten.

Riskbeteendet i trafiken minskar		
Att minska de alkoholrelaterade olyckorna		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
Vid upphandlingen av icke-självbärande kollektivtrafik förutsätts (som option) att alkoholås används	ELY-centralen, kommuner	ELY-området / region-/ kommunnivå
Att främja användningen av alkoholås i tjänste- och leasingbilar genom information	ELY-centralen, Trafikskyddet, företag, kommuner	ELY-området / region-/ kommunnivå
Att förutsätta alkoholås vid områdesentreprenader i entreprenörens fordon och arbetsmaskiner. Företagen i transportbranschen utmanas också att utveckla sin säkerhetsledning och införa säkerhetsprinciper för sina transporttjänster inklusive alkoholås.	ELY-centralen	ELY-området / forumet
Att upprätthålla polisens resurser för rattfylleriövervakningen och att informera om övervakningen för att människorna ska uppleva att risken	Polisen	ELY-området
Att främja vård- och stödåtgärder för dem som blivit fasta för rattfylleri.	RFV, kommuner, polisen, RISE	ELY-området / region-/ kommunnivå
Information, upplysning och kampanjer för att minska rattfylleriet och främja 0-tolerans.	Trafikskyddet, polisen, kommuner, skolor, läroanstalter, föreningar, företag	ELY-området / kommuner
Att främja verksamhetsmodeller för att förhindra rattfylleri bland ungdomar, t.ex. genom evenemanget European Night Without Accident.	Ehyt rf, läroanstalter och lokala restauranger	ELY-området / region-/ kommunnivå

Överhastighet

Sambandet mellan hastigheter och olyckor har presenterats med hjälp av olika matematiska modeller. Enligt Nilssons potensmodell (bild 27) förändras antalet personskade- och dödsolyckor mångfaldigt i förhållande till förändringen i hastighetsbegränsning. Då medelhastigheten sjunker med 10 %, minskar personskadeolyckorna med 19 %, antalet olyckor som leder till dödsfall och allvarliga skador med 27 % och dödsolyckorna med 34 %.

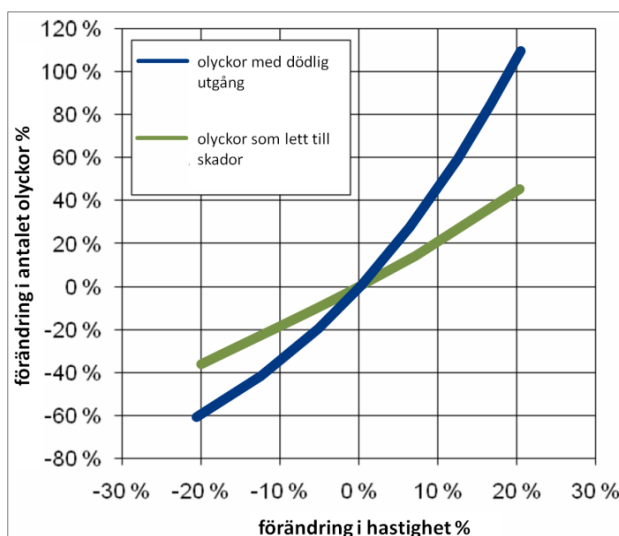


Bild 27. Sambandet mellan förändringen i hastighet och förändringen i antalet personskador enligt potensmodellen. (Källa: Nilsson 2000)

Genom trovärdig trafikövervakning upprätthålls risken att bli fast för den som gör sig skyldiga till trafikbrott och trafikförseelser. Också genom att se över hastighetsbegränsningarna på huvudvägarna så att de motsvarar förutsättningarna i trafikmiljön och anvisningen om hastighetsbegränsningar bidrar man till säkra körhastigheter.

Riskbeteendet i trafiken minskar		
Överhastighet		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
Att utveckla ett system med hastighetsbegränsningar som stödjer trygga resor och att se över hastighetsbegränsningarna på huvudvägarna så att de motsvarar anvisningen om hastighetsbegränsningar. Åtgärden påverkar medelhastigheterna i fordonstrafiken och förbättrar säkerheten. Uppföljning av medelhastigheterna i fordonstrafiken.	ELY-centralen	ELY-området
Att utöka den automatiska vägtrafikövervakningen.	ELY-centralen, Polisen	ELY-området
Att övervaka överhastigheter och informera om övervakningen i medierna	Polisen	ELY-området
Att informera om betydelsen av överhastighet för olyckor med dödlig utgång	ELY-centralen, Trafikskyddet, Polisen	ELY-området

Användningen av säkerhetsanordningar

I fråga om alla säkerhetsanordningar är användningsgraden på området för Södra Österbottens ELY-central lägre än landets medeltal. Ökad användning av säkerhetsanordningar har en betydande inverkan på olyckornas allvarlighetsgrad. På riksnivå sker nästan hälften av dödsfallen då det är mörkt eller skymning och hälften i dagsljus. Nio av tio som dog i fotgängarolyckor då det var skymning eller mörkt använde inte reflex. (Trafikskyddet 2012b) Delegationen för undersökning av trafikolyckor undersökte de dödsfall bland fotgängare som inträffade då det var mörkt eller skymning 2010. På basis av utredningen kunde 3 av 16 dödsfall ha undvikits om reflex använts.

Riskbeteendet i trafiken minskar		
Användningen av säkerhetsanordningar		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
Att öka medvetenheten om konsekvenserna av att inte använda säkerhetsanordningar. Kampanjer, information och handledning.	Trafikskyddet	ELY-området
I trafiksäkerhetsplanerna sätts konkreta mål för användningsgraden för att öka användningen av säkerhetsanordningar (säkerhetsbälte, reflex och cykelhjälm).	ELY-centralen, kommuner	ELY-området / region-/ kommunnivå
I samband med trafikövervakningen ingriper polisen aktivt när säkerhetsbälte och andra säkerhetsanordningar inte används.	Polisen	ELY-området
Att systematiskt främja användningen av cykelhjälm i kommunerna i Södra Österbotten i så många olika sammanhang som möjligt bland olika åldersgrupper. Målgruppen är framför allt 10-14-åringar.	Kommuner, SÖSVD, Trafikskyddet	ELY-området / region-/ kommunnivå
Att öka medvetenheten om nya säkerhetsanordningars och säkerhetssystemers inverkan på säker körning. Bl.a. säkerhetsbältespåminnare fram och bak, alkoholås, filvakt, antisladdsystem, automatiskt bromssystem, självstyrande hastighetsregulator, hinder- och krockvarmare, anordning som varnar för trötthet.	Bilhandlarna, Trafikskyddet	ELY-området
Att regelbundet följa användningen av säkerhetsanordningar och informera om resultaten.	Trafikskyddet	ELY-området

Trötthet och nedsatt vakenhetstillstånd

De vanligaste medicinska orsakerna till trötthet och nedsatt vakenhetstillstånd är sömnapné och narkolepsi. Andra orsaker är bl.a. alkohol och användning av mediciner eller helt enkelt att man vakat. Också förändringar och variationer i dygnsrytmen på grund av oregelbundna arbetstider kan orsaka trötthet och tillfälligt nedsatt vakenhetstillstånd. Olyckor där någon somnat sker oftast på eftermiddagen kl. 14-15 och på morgnatten. Då det är fråga om dödsolyckor orsakade av äldre personer har insomning eller nedsatt vakenhetstillstånd varit en aktiv faktor i 6 % av fallen (på riksnivå).

Riskbeteendet i trafiken minskar		
Trötthet, nedsatt vakenhetstillstånd och sjukdomar		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
Att öka medvetenheten om hur trötthet, nedsatt vakenhetstillstånd och sjukdomar påverkar körningen, Särskilda målgrupper är unga, äldre, yrkeschaufförer, de som har skiftarbete och de som kör mycket.	Trafikskyddet	ELY-området / region-/ kommunnivå
Att effektivisera uppföljningen av förarnas hälsotillstånd och körförhållanden.	Läkare, företagshälsovården, rörliga polisen	ELY-området / region-/ kommunnivå

4.3 Att utöka andelen hållbara färdssätt

Med hållbart resande avses färdssätt som är förmånliga med tanke på miljön och samhället, såsom gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, gemensamma bilar, samåkning och ekonomiskt körsätt. Avsikten är alltså att minska ensamåkandet med egen bil genom att påverka valet av transportform. Hållbart resande minskar trafikkonsumtionen, vilket åter har en positiv inverkan på uppnåendet av säkerhetsmålet.

Planeringen och förverkligandet av markanvändningen har på lång sikt en central inverkan på trafiksäkerhetens omvärld. Samhällsstrukturens decentraliseringsutveckling leder till längre resor för att uträtta ärenden och ökar bilberoendet. I glesbygden är befolkningsunderlaget i allmänhet inte tillräckligt för att ordna självbärande kollektivtrafik eller bygga gång- och cykelleder. Personer som saknar bil och äldre i glesbygden kan färdas med hjälp av servicebussar och anropstaxi.

När det gäller servicenätet är framför allt skolnätet utsatt för indragningstryck när åldersklasserna blir mindre. När indragningsbeslut fattas beaktar man i allmänhet inte skolresornas kostnads- och säkerhetseffekter. Också när ny service ordnas borde man beakta servicens tillgänglighet med hänsyn till alla färdssätt och även säkerheten. Ur trafiksäkerhetsperspektiv är det problematiskt att verksamhet ofta placeras på "andra sidan" av livligt trafikerade vägar eller huvudvägar – lösryckt från den täta tätortsstrukturen.

Möjligheter till gång- och cykeltrafik förbättrar invånarnas lika möjligheter att färdas och jämlikheten särskilt för dem som saknar bil, såsom barn och äldre. Minskad biltrafik förbättrar samtidigt trafiksäkerheten. Väsentliga faktorer som påverkar gång- och cykeltrafikens popularitet är trafikulturen och riskbeteendet samt en säker trafikmiljö i tätorter. Kollektivtrafiken kan göras mera lockande genom att anslutningsparkering ordnas för såväl bilister som cyklister.

Personbilarnas andel av färdställen varierar mellan 65 och 71 % i de olika landskapen, och på riksnivå är den 58 %. Samhällsstrukturens decentralisering försämrar förutsättningarna för gång- och cykeltrafik och ökar bilberoendet.

På områden med hastighetsbegränsningarna 40–60 km/h inträffade 2006–2010 43 olyckor med dödlig utgång, av dem **28 i tätortsområden**. Av tätortsolyckorna inträffade 57 % (16 olyckor) inom gång-, cykel- och mopedtrafiken. Av de olyckor på områden med hastighetsbegränsningen 60 km/h som ledde till personskador inträffade 91 % på landsvägar och i huvudsak utanför områden med tätortsmarkering.

På områden med tätortsmarkering och hastighetsbegränsningarna 40–60 km/h inträffade 2006–2010 i medeltal

5,6 olyckor med dödlig utgång och 246 som ledde till skador.

→ I dessa olyckor omkom i medeltal 6 och skadades 301 personer om året.

4.3.1 Åtgärder

En hållbar och säker samhällsstruktur

Att utöka andelen hållbara färdställen		
En hållbar och säker samhällsstruktur		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
Att utforma regionala principer för glesbebyggelse som styr glesbebyggelsen. Genom principerna för glesbebyggelse styrs byggandet till byar och tätorter.	Kommuner	Region-/ kommunnivå
I NTM-centralens utlåtanden om planer beaktas trafiksäkerheten samt konsekvenserna för möjligheterna till gång- och cykeltrafik.	ELY-centralen	ELY-området / region-/ kommunnivå
I tillstånd till anslutningar förutsätts tillräckliga lösningar med tanke på trafiksäkerheten.	ELY-centralen	ELY-området / region-/ kommunnivå
När servicenätet förändras bedöms konsekvenserna för tillgängligheten med olika transportformer.	Kommuner	Region-/ kommunnivå

Mera gång- och cykeltrafik

Gång- och cykeltrafikens största tillväxtpotential finns i korta bilresor på mindre än tre kilometer. Det är ofta fråga om att påverka resvanorna. Resvanorna påverkas genom marknadsföring, information och andra åtgärder för att styra resandet. Känsla av otrygghet i trafiken är en faktor som begränsar barns och äldres möjligheter att färdas på egen hand. I tätortsområden känner man sig oftast otrygg på grund av överhastighet och för att man upplever att det är farligt att korsa gator eller vägar. I olycksanalysen framträdde det stora antalet personskadeolyckor på områden med hastighetsbegränsningarna 40–50 km/h. Av olyckorna i tätortsområden inträffar ungefär hälften inom gång-, cykel- och mopedtrafiken. När arrangemangen för anslutningar och övergångsställen förbättras och förtydligas i tätortsområden sjunker hastigheterna så de blir trygga för fotgängare och cyklister.

Kestävien kulkutapojen osuuden kasvattaminen		
Jalankulku ja pyöräily nousuun		
Toimenpide	Vastuutaho ja yhteistyökumppanit	Aluetaso
Liikkumisen ohjaussuunnitelmien laatiminen. Määritellään ja tunnustetaan keskeiset jalankulkua ja pyöräilyä edistävät toimenpiteet.	Kunnat, yritykset	Seutu-/kuntataso
Pyöräilystrategian laatiminen.	Kunnat	Seutu-/kuntataso
Suojatiesääntöjen kunnioittamisen ja tunnettuuden parantaminen viestinnällä ja valvonnalla. Kohderyhminä etenkin autoilijat ja pyöräilijät.	Liikenneturva, Poliisi, ELY-keskus. Kunnat	ELY-alue/seutu-/kuntataso
ELY-keskus ja kunnat tarkistavat taajamien nopeusrajoitukset ja liikennejärjestelyt taajamien nopeusrajoitusohjeen mukaisiksi. Ajonopeuksien rauhoittamista tuetaan rakenteellisilla toimenpiteillä.	ELY-keskus, kunnat	ELY-alue/seutu-/kuntataso
Suojateiden turvallisuuden varmistaminen taajama-alueilla.	ELY-keskus ja kunnat	ELY-alue/seutu-/kuntataso
Mopoilun salliminen pyöriteillä tarkistetaan Liikenneviraston valmistuvan ohjeistuksen mukaisesti (Mopon paikka liikennejärjestelmässä). Pääsääntöisesti mopoilua pyörätiellä ei sallita taajama-alueilla. Samalla tarkistetaan alueen tai tien nopeusrajoitukset, ja toteutetaan tarpeelliset risteysjärjestelyt.	ELY-keskus, kunnat	ELY-alue/seutu-/kuntataso
Kävely- ja pyöräilyverkon epäjatkavuuskohtien poistaminen ja verkon täydentäminen taajama-alueilla.	ELY-keskus, kunnat	Seutu-/kuntataso
Jalankulun ja pyöräilyn mahdollistava talvihoito ja liukkaudentorjunta.	ELY-keskus, kunnat	Seutu-/kuntataso
Kelitiedotuksen hyödyntäminen kaatumisonnettomuuksien ehkäisyssä.	Kunnat	Seutu-/kuntataso

Att uppmuntra användningen av kollektivtrafik

Anslutningsparkeringsplatser vid hållplatser som är viktiga för arbetsresetrafiken gör kollektivtrafiken mera lockande. Vid anslutningsparkeringen beaktas förutom bilar även cyklar och säkerställs en trygg rutt till och från hållplatsen. Människorna kan uppmuntras att anlita kollektivtrafik för sina arbetsresor genom att biljettsystemen utvecklas och arbetsgivaren erbjuder arbetsresesedlar. Service- och anropskollektivtrafik sänker tröskeln för äldre att avstå från egen bil och stödjer möjligheterna att färdas självständigt.

Att utöka andelen hållbara färdssätt		
Att uppmuntra användningen av kollektivtrafik		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
Att förbättra kollektivtrafikens tillgänglighet. Vid de viktigaste busshållplatserna ordnas anslutningsparkering för bilar och cyklar och trygga rutter till och från hållplatsen	ELY-centralen, kommuner	Region-/kommunnivå
Att utarbeta planer för kollektivtrafikens servicenivå. Utbudet av kollektivtrafik utökas och biljettsystemen utvecklas.	ELY-centralen, kommuner	Region-/kommunnivå
Att utöka servicetrafiken och anropskollektivtrafiken för att trygga möjligheterna att färdas för äldre och sådana som saknar bil.	ELY-centralen, kommuner	Region-/kommunnivå
Att eftersträva en tät samhällsstruktur, varvid servicen blir lättare att nå till fots, med cykel eller kollektivtrafik.	ELY-centralen, kommuner	Region-/kommunnivå

4.4 Säkerhetsaspekten och säkerhetsmålen ska styra

Av personskadeolyckorna på landsvägar inträffade 66 % på områden med hastighetsbegränsningarna 80 och 100 km/h. På sådana områden inträffade också 70 % av dödsfallen i trafiken på landsvägarna 2006–2010.

På landsvägar på områden med hastighetsbegränsningarna 80 och 100 km/h inträffade 2006–2010 i genomsnitt 17 olyckor med dödlig utgång och 230 som ledde till skador per år.

➔ I olyckorna omkom i medeltal 19 personer och skadades 325 personer per år.

För att nå trafiksäkerhetsmålet måste ELY-centralen som organisation och de olika enheterna arbeta i samma riktning. Trafiksäkerhetsaspekten måste beaktas i all verksamhet från beviljandet av tillstånd till byggandet.

När man granskar trafikolyckorna på landsvägar är det klart att tyngdpunkten när det gäller att förbättra säkerheten på landsvägarna ligger på att minska mötesolyckorna och singelolyckorna på huvudvägarna. Största delen av olyckorna med dödlig utgång inträffar på områden med hastighetsbegränsningen 80 eller 100 km/h. För att nå trafiksäkerhetsmålet måste man förutom att påverka attityderna utveckla trafikmiljön så att den blir tryggare.

4.4.1 Åtgärder

Trafiksäkerhetsaspekten ska styra ELY-centralens egen verksamhet

Säkerhetsaspekten och säkerhetsmålen ska styra
Trafiksäkerhetsaspekten ska styra ELY-centralens egen verksamhet
Åtgärd
Att främja användningen av alkoholås
- Att ta i bruk alkoholås i ELY-centralens bilar
- Att förutsätta att alkoholås används vid områdesentreprenader
Åtgärder vid ELY-centralen som stödjer trafikstyrningen bl.a. cykelparkeringar, arbetsresesedlar
Trafiksäkerhetsmålen syns i den egna verksamheten
- Effekterna på trafiksäkerheten styr prioriteringen av projektkorgarna
- Hastighetsbegränsningarna på huvudvägarna ses över så att de motsvarar säkerhetsläget och anvisningen om hastighetsbegränsningar
- Hastighetsbegränsningarna i tätorter ses över så att de motsvarar anvisningen om hastighetsbegränsningar
- Trafiksäkerhetsauditeringar av planer: även i fråga om projekt som genomförs med planeringsavtal
- för små trafiksäkerhetsåtgärder reserveras varje år ett eget anslag
- Att följa genomförandet av trafiksäkerhetsplanerna
Information och kommunikation om säkerhetslägets utveckling
- Trafiksäkerhetslägesrapport – intern och extern kommunikation om säkerhetsläget
- Kommunerna uppmuntras till trafiksäkerhetsarbete och – åtgärder t.ex. under överläggningar, trafiksäkerhetsaktörer anlitas

Att förbättra säkerheten på huvudvägarna

När det gäller olyckorna med dödlig utgång på huvudvägarna framträder singelolyckorna och mötesolyckorna i förhållande till invånarantalet. I olyckorna med dödlig utgång på huvudvägarna i landsvägsnätet (riks- och stamvägar) omkommer varje år cirka 13,4 personer, varav 5,6 i mötesolyckor och 2,4 i singelolyckor. Kostnadseffektiva metoder att minska olyckorna på huvudvägar är vid sidan av automatisk hastighetsövervakning vägmärkingar som väcker uppmärksamhet samt att körriktningarna konstruktivt skiljs från varandra med mitträcken. Utöver i tätorterna måste man regelbundet kontrollera att hastighetsbegränsningarna på huvudvägar är ajour med tanke på trafiksäkerheten och att de motsvarar anvisningarna. Merparten av dödsfallen i trafiken på huvudvägarna inträffar på områden med hastighetsbegränsningarna 100 och 80 km/h.

Olyckor i plankorsningar som lett till personskador har inträffat där järnvägar korsat såväl landsvägar och gator som enskilda vägar. På årsnivå omkommer 1,2 personer i olyckor i plankorsningar och av dem cirka 0,6 på landsvägar.

Säkerhetssynen och säkerhetsmålen ska styra		
Att förbättra säkerheten på huvudvägarna		
Åtgärd	Ansvarig instans och samarbetsparter	Regional nivå
Antalet mötesolyckor på huvudvägarna minskas med hjälp av mittstrecksmärkingar som väcker uppmärksamhet.	ELY-centralen	ELY-området
Mötesolyckorna med dödlig utgång minskas genom att det byggs mitträcken på huvudvägar med en körbana.	ELY-centralen	ELY-området
Hastighetsbegränsningarna ses över på ställen med tät bebyggelse invid vägen i enlighet med anvisningen (100 -> 80 km/h, 80 -> 60 km/h)	ELY-centralen	ELY-området
Av singelolyckorna minskas utkömingsolyckorna med hjälp av kantstrecksmärkingar som väcker uppmärksamhet på huvudvägarna.	ELY-centralen	ELY-området
Singelolyckorna med dödlig utgång minskas genom att gamla kanträcken på livligt trafikerade huvudvägar istandsätts på områden med hastighetsbegränsningarna 80	ELY-centralen	ELY-området
Hastighetsbegränsningarna på landsvägarna ses över så att de motsvarar anvisningen om hastighetsbegränsningar 100 km/h, 60 km/h).	ELY-centralen	ELY-området
Annat		
Olyckorna i plankorsningar minskas. Plankorsningarnas sårbarhet och hastighetsbegränsningar ses över och korsningsarrangemangen förbättras konstruktivt.	Kommuner, ELY-centralen	Kommunnivå

4.5 Uppföljning av trafiksäkerhetsarbetet

4.5.1 Bedömning av åtgärdernas effekter

Målet att halvera antalet trafikdöda före 2020 betyder 1,5 färre trafikdöda varje år. Samtidigt är målet att minska antalet som skadas i trafiken varje år med cirka 17 personer. Trafiksäkerhetsmålet kan växa ytterligare, om man inte vidtar mer trafiksäkerhetsåtgärder än nu. Målet växer eftersom trafikarbetet ökar. Enligt beräkningar ökar antalet trafikdöda med en halv procent om trafikarbetet växer med en procent (Rajamäki & Peltola 2012). På motsvarande sätt minskar antalet trafikdöda eventuellt om gång-, cykel- och kollektivtrafiken ökar i popularitet.

Ett nyare fordonsbestånd kunde krympa säkerhetsmålet. Enligt uppskattning skulle en förnyelse av fordonsbeståndet minska antalet trafikdöda med 10–15 i hela landet före 2014. Bilparken på området för Södra Österbottens ELY-central utgör cirka 10 % av alla registrerade fordon i hela landet. Om man antar att fordonsbeståndet på ELY-centralens område förnyas i jämn takt, kunde en förnyelse av bilparken minska antalet trafikdöda med 1,5 före 2014 (0,38 döda per år).

Den av de mest kostnadseffektiva fysiska lösningarna i trafikmiljön för att minska antalet dödsfall är att bygga mitträcken. Enligt riksomfattande utredningar leder byggandet av 50 kilometer mitträcken på huvudvägarna till i genomsnitt 0,3 färre dödsfall på årsnivå. Kostnaderna ligger på cirka 30 miljoner euro. På området för Södra Österbottens ELY-central har man prioriterat de mest brådskande mitträckesobjekten på huvudvägar som har de bästa effekterna. Kostnads kalkylen för dessa objekt är cirka 23 miljoner euro och med detta uppnås en minskning på cirka sex personskador per år (bilaga 5). I bilaga sex beskrivs den uppföljningstabell som används för bedömningen av åtgärdernas konsekvenser.

Prioriterat område	Nuläget beträffande det prioriterade området (potential)	Halvtidsmål 2014	Mål 2020
	Utgångsläget är att ca 30 personer omkommer varje år	6 färre dödsfall / år (24 st.)	9 färre dödsfall / år (15 st.)
Riskbeteendet i trafiken minskar			
Att påverka ungas trafikbeteende	7,8 dödsfall / år	-1	-1
Unga förare och passagerare, mopedister (15-25 år)			
Att minska olyckorna bland unga förare och passagerare			
Att minska antalet äldre som omkommer i vägtrafiken	8,4 dödsfall / år	-1	-1
Att informera om effekterna av nedsatt funktionsförmåga och sjukdomar			
Att avstå från att använda egen bil			
Att minska de alkoholrelaterade olyckorna	6 dödsfall / år	-1	-1
En central åtgärd är att utvidga användningen av alkoholås			
Uppplysningsverksamhet, framför allt riktad mot unga			
Överhastighet	9,3 dödsfall / år	-1	-1,5
Att utvidga den automatiska övervakningen			
Att se över hastighetsbegränsningarna på huvudvägar på avsnitten med tätare bosättning			
Användningen av säkerhetsanordningar	7 dödsfall / år	-1	-1
Användningsgraden för säkerhetsbälte, i framsätet 86-88 % (landets medeltal 94 %)	5,4 dödsfall / år	90 %	94 %
Användningsgraden för reflex 36-38 % (landets medeltal 52 % på oupplysta områden)	0,6 dödsfall / år	40 %	55 %
Användningsgraden för cykelhjälm 13-18 % (landets medeltal 33 %)	1 dödsfall / år	20 %	40 %
Trötthet och nedsatt vakenhetstillstånd	5 dödsfall / år	-0,5	-0,5
Upplysning och vägmarkeringar som väcker uppmärksamhet			
Att öka andelen hållbara färdssätt			
En hållbar och säker samhällsstruktur		0	-0,5
Effekterna konkretiseras på längre sikt			
Mera gång- och cykeltrafik	6 dödsfall / år	-1	-1
Att förbättra och utveckla säkerheten i tätortsområden			
Att uppmuntra användningen av kollektivtrafik		0	-0,5
Effekten bl.a. att biltrafiken slutar öka, äldre har lättare att avstå från att köra bil			
Säkerhetsaspekten och säkerhetsmålen ska styra			
Att förbättra säkerheten på huvudvägarna	13,4 dödsfall / år		
Att minska mötesolyckorna med hjälp av mitträcken, breda mittområdesmarkeringar	5,6 dödsfall / år	alle -0,5	alle -0,5
Att se över hastighetsbegränsningarna på avsnitt med tät bosättning invid vägen i enlighet med anvisningen		-0,5	-0,5
Att minska singelolyckorna: kantstrecksmarkeringar som väcker uppmärksamhet, gamla räcken istandsätts	2,4 dödsfall / år	alle -0,5	alle -0,5

Källor

Airaksinen N. 2012. Polkupyöräilijöiden, mopoilijoiden ja moottoripyöräilijöiden liikennetapaturmat, erikoissairaanhoidon johtaneet tapaturmat Pohjois-Kymenlaaksossa (POMO). LINTU-julkaisuja 4/2008.

PTU 2010–2011. Persontrafikundersökning 2010–2011, material. Tillgängligt: www.hlt.fi.

Trafikskyddet 2011. Liikennekäyttäjätymisen seurannan tulokset 2010 [webbpublikation]. Helsinki. Liikenneturva. [hänvisning 12.4.2012]. Tillgänglig: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/liikennekayttaytymisen_seuranta/index.php

Trafikskyddet 2012c. Liikennekäyttäjätymisen seurannan tulokset 2011. Opublicerat material. Liikenneturva.

Trafikskyddet 2012a. Onnettomuudet, joissa raskas liikenne osallisena [webbpublikation]. Helsinki. Liikenneturva. [hänvisning 22.5.2012]. Tillgänglig: http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/Raskas_liikenne.pdf.

Trafikskyddet 2012b. Liikenneturvan tilastokatsaukset tienkäyttäjryhmittäin [hänvisning 10.10.2012] Tillgänglig: <http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/tilastokatsaus.php>.

Trafikskyddet 2012c. Liikennekäyttäjätymisen seurannan tulokset 2011. Opublicerat material. Heli Lintamo / Liikenneturva. [hänvisning 12.9.2012].

Trafikförsäkringscentralen 2011. VALT. Tutkijalautakuntatilastot. 2001–2010.

KM 2012. Tavoitteet todeksi, Tieliikenteen turvallisuussuunnitelma vuoteen 2014. Liikenne- ja viestintäministeriö. 17.2.2012.

Nilsson G. 2000. Hastighetsförändringar och trafiksäkerhetseffekter. VTI. VTI notat 76-2000.

Statistikcentralen 2012. Suomen virallinen tilasto (SVT): Väestöennuste ja väestörakenne [webbpublikation]. ISSN=1798-5137 och ISSN= 1797-5379. Helsinki. Tilastokeskus. [hänvisning: 22.5.2012]. Tillgänglig: <http://www.stat.fi/til>.

Tervonen J., Ristikartano J. 2010: Tieliikenteen ajokustannusten yksikköarvot 2010. Helsinki. Liikenneviraston ohjeita 21/2010.

Rajamäki R. & Peltola H. 2012. Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman liikenneturvallisuusvaikutusten arvio [webbpublikation]. Helsinki. Liikenne- ja viestintäministeriö. LINTU-julkaisuja 3/2012. Tillgänglig: <http://www.lintu.info/TEPAJATKO.pdf>.

Räty E. & Kari T. 2010. VALT-vuosiraportti 2010. Liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimat kuolemaan johtaneet tieliikenneonnettomuudet. Espoo. Liikennevakuutuskeskus, Vakuutusyhtiöiden liikenneturvallisuustoimikunta VALT.

YKR © SYKE ja TK 2007, 2010. Uppföljningssystemet för samhällsstrukturen (YKR). Finlands miljöcentral 2011..

Bilagor

- Bilaga 1: De största olyckskoncentrationerna i landskapen på ELY-centralens område (2006–2010)
- Bilaga 2: Hastighetsbegränsningarna på platserna för personskadeolyckor
- Bilaga 3: Kostnaderna per enhet för trafikolyckor
- Bilaga 4: Regionala mål i trafiksäkerhetsutredningar
- Bilaga 5: Bedömning av konsekvenserna av trafiksäkerhetsåtgärder (TARVA-granskningar)
- Bilaga 6. Uppföljningsmätare för trafiksäkerhetsarbetet

Bilaga 1. De största olyckskoncentrationerna i landskapen på ELY-centralens område

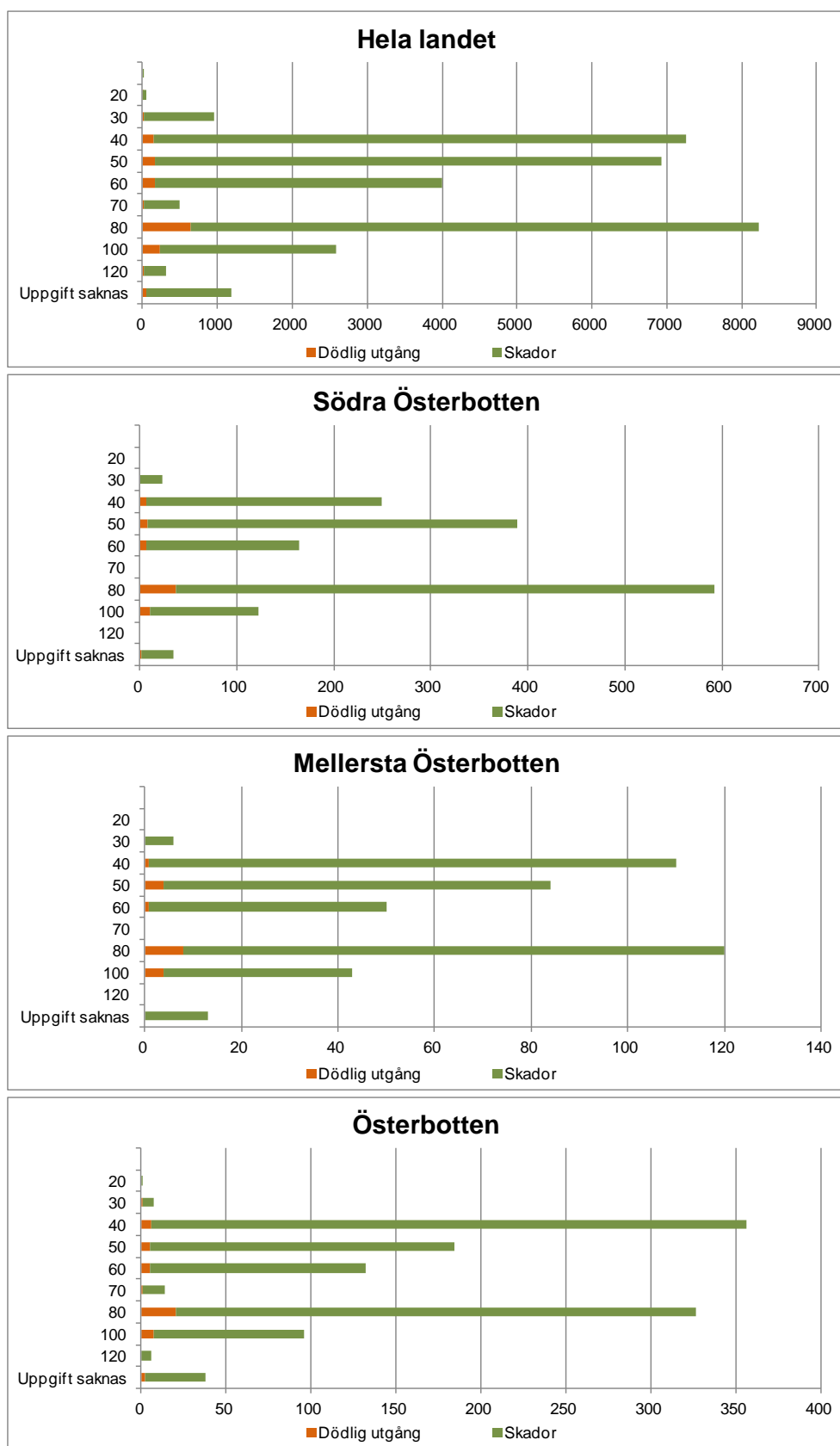


Mellersta Österbotten, olyckskoncentrationer (2006-2010)



Bilaga 2. Hastighetsbegränsningarna på platserna för personskadeolyckor

Personskadeolyckor 2006–2010, samtliga väghållare (iLiitu / Destia 2012)



Bilaga 3. Kostnaderna per enhet för trafikolyckor

(Tervonen & Ristikartano 2010, s. 12–13)

Olyckskostnaderna beskriver de ekonomiska följderna av vägtrafikolyckor. Till dem räknas materiella skador, ekonomiska förluster och offrens förluster av immateriellt välmående. Projekt som minskar olycksriskerna minskar eller lindrar olyckorna och sänker kostnaderna för vägtrafikolyckor. Enhetsvärden bestäms för typiska fall av personskador och statistiskt typiska olycksfall på allmänna vägar. Enhetsvärdena för personskador bestäms i enlighet med de karakteristiska påföljderna för skadetyperna. Fördelningen enligt allvarlighetsgrad är följande: dödsfall, bestående skada, tillfällig svår skada, tillfällig lindrig skada.

Som dödsfall räknas ett offer som avlidit inom 30 dygn efter trafikolyckan. Med bestående skada avses allvarlig förlamning eller någon annan bestående skada (t.ex. förlust av en arm eller ett ben). Med tillfällig svår skada avses skador som kräver långvarig vård men som läks. Med tillfällig lindrig skada avses skador som läks med mindre vård.

Olyckskostnaderna består av följande faktorer

- administrativa kostnader (väghållaren, räddningsverket, polisen och rättsväsendet)
- fordonsskador
- sjukvårdskostnader (kostnader som inte omfattas av försäkringssystemet)
- produktionsförluster (individens andel av bruttonationalprodukten; utan den egna konsumtionens andel)
- förlust av mänskligt välmående (förlust av livet eller bestående eller tillfällig förlust av livskvalitet).

Enhetsvärdena har bestämts i form av en realekonomisk kostnadsinventering. Förlusterna av mänskligt välmående har uppskattats på grund av resultaten av utredningar om betalningsvilligheten i andra nordiska länder. Bestämmandet av enhetsvärdena för olika olyckstyper baserar sig på den fördelning av allvarlighetsgraden som gjorts utifrån olycksstatistiken för allmänna vägar (personskador/olyckstyp).

Tabell. Enhetsvärden för personskador och olika typer av olyckor.

Enhetsvärden för personskador	Euro
Dödsfall	1 919 000
Bestående skada	1079000
Svår tillfällig skada	248000
Lindrig tillfällig skada	49000
Tillfällig skada i medeltal	148000
Genomsnittlig skada (som inte lett till döden)	241 000
Enhetsvärden för olika typer av olyckor	Euro
Olycka med dödlig utgång	2 364 000
Olycka som lett till skador	351 000
Personskadeolycka i medeltal	493 000
Egendomsskadeolycka, mindre fordonsskada	2 950
Vägtrafikolycka i medeltal	120 000

Bilaga 4. Regionala mål i trafiksäkerhetsutredninga

SÖDRA ÖSTERBOTTEN	
Ekonomisk region	Mål / insatsområden
Seinäjäki: (kommunerna har egna planer från 2000–2008) Ilmola Jalasjärvi Kauhava Kurikka Lappo Seinäjoki	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (kommunerna har egna mål, det kvantitativa minskningsmålet för 2005–2025 beskrivs, en del föråldrade) • Att organisera trafiksäkerhetsarbete inom alla förvaltningar och intressentgrupper • Att öka användningen av säkerhetsanordningar, att iaktta trafikreglerna och ta större hänsyn till andra väganvändare • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten • Att koppla trafiksäkerheten till planeringen av markanvändningen
Sydösterbotten 2006: Storå Bötom Kauhajoki Östermark	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (det kvantitativa minskningsmålet till 2015 beskrivs) • Att organisera trafiksäkerhetsarbete inom alla förvaltningar och intressentgrupper • Att starta fortlöpande regional trafiksäkerhetsverksamhet • Att öka användningen av säkerhetsanordningar • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten • Att göra skolresorna, skolskjutsarna och skolmiljöerna tryggare • Att koppla trafiksäkerheten till planeringen av markanvändningen • Att öka uppskattningen av trafiksäkerhetsarbetet i verksamheten och beslutsfattandet • Att ge olycksoffren högklassig hjälp: beredskap, utrustning och vård Prioriterade områden för 2006–2015: <ul style="list-style-type: none"> • Att upprätthålla fortlöpande fostrings-, upplysnings- och informationsarbete • Att göra gång-, cykel- och mopedtrafiken tryggare •
Sjönejden 2011: Alajärvi Evijärvi Lappajärvi Soini Vindala	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (det kvantitativa minskningsmålet till 2020 beskrivs) • Att upprätthålla fortlöpande fostrings-, upplysnings- och informationsarbete • Att göra skolresorna, skolskjutsarna och skolmiljöerna tryggare • Att öka användningen av säkerhetsanordningar, att iaktta trafikreglerna och att ta större hänsyn till andra väganvändare • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten (gång-, och cykeltrafiken) • Att utveckla en trygg trafikmiljö för äldre • Att förebygga och följa upp rattfylleri • Att dämpa körhastigheterna • Att koppla trafiksäkerheten till planeringen av markanvändningen

Kuusioikunnat 2009: Alavo Kuortane Töysä Etseri	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (det kvantitativa minskningsmålet till 2025 beskrivs) • Att inleda fortlöpande regional trafiksäkerhetsverksamhet • Att dämpa körhastigheterna • Att främja säkert trafikbeteende • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten (gång- och cykeltrafiken) • Att koppla trafiksäkerheten till planeringen av markanvändningen Prioriterade områden 2010–2012: <ul style="list-style-type: none"> • Att öka användningen av cykelhjälm, säkerhetsbälte, reflex och reflexväst • Att göra moped- och mopedbilstrafiken tryggare • Att göra skolorna, skolskjutsarna och skolmiljöerna tryggare
--	---

MELLERSTA ÖSTERBOTTEN	
Ekonomisk region	Mål / insatsområden
Karleby: (kommunerna har egna trafiksäkerhetsplaner från 2000 och 2011) Kannus Karleby	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (kommunerna har egna mål, det kvantitativa minskningsmålet för 2005–2025 beskrivs) • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten (särskilt gång- och cykeltrafiken och mopedtrafiken) • Att göra skolorna, skolskjutsarna och skolmiljöerna tryggare
Kaustby: (kommunerna har egna trafiksäkerhetsplaner från 2002–2006) Halsua Kaustby Lestijärvi Perho Toholampi Vetil	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (kommunerna har egna mål, det kvantitativa minskningsmålet för 2005–2025 beskrivs) • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten (gång- och cykeltrafiken) • Att göra skolorna, skolskjutsarna och skolmiljöerna tryggare • Att organisera trafiksäkerhetsarbete inom alla förvaltningar • Att koppla trafiksäkerheten till planeringen av markanvändningen • Att öka användningen av säkerhetsanordningar, att iaktta trafikreglerna och att ta större hänsyn till andra väganvändare

ÖSTERBOTTEN	
Ekonomisk region Mål / insatsområden	
Vasa 2010: Korsnäs Malax Korsholm Vasa Vörå	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (det kvantitativa målet till 2025 beskrivs) • Att organisera trafiksäkerhetsarbete inom alla förvaltningar och intressentgrupper • Att öka användningen av cykelhjälm, säkerhetsbälte, reflex och reflexväst • Att dämpa körhastigheterna • Att främja säkert trafikbeteende • Att förbättra säkerheten • Att koppla trafiksäkerheten till planeringen av markanvändningen Insatsområden för 2010–2012: <ul style="list-style-type: none"> • Att göra gång- och cykeltrafiken tryggare • Att göra moped- och mopedbilstrafiken tryggare • Att dämpa körhastigheterna
Jakobstadsregionen: (kommunerna har egna trafiksäkerhetsplaner från 2000–2008) Kronoby Larsmo Pedersöre Jakobstad Nykarleby	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (kommunerna har egna mål, det kvantitativa minskningsmålet för 2005–2025 beskrivs, en del föråldrade) • Att organisera trafiksäkerhetsarbete inom alla förvaltningar och intressentgrupper • Att öka användningen av säkerhetsanordningar, att iaktta trafikreglerna och att ta större hänsyn till andra väganvändare • Att dämpa körhastigheterna • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten (gång- och cykeltrafiken) • Att koppla trafiksäkerheten till planeringen av markanvändningen • Att öka uppskattningen av trafiksäkerhetsarbetet i verksamheten och beslutsfattandet • Trafikfostran och att påverka attityderna
Kyroland 2007: Storkyro Laihela Lillkyro	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (det kvantitativa minskningsmålet till 2015 beskrivs) • Att organisera trafiksäkerhetsarbete inom alla förvaltningar och intressentgrupper • Att dämpa körhastigheterna • Att upprätthålla eller inleda fortlöpande fostrings-, upplysnings- och informationsarbete • Att främja säkert trafikbeteende • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten (gång- och cykeltrafiken) • Att koppla trafiksäkerheten till planeringen av markanvändningen
Sydösterbotten 2004: Kaskö Närpes Kristinestad	Långsiktiga mål: <ul style="list-style-type: none"> • Att minska antalet olyckor som leder till personskador (det kvantitativa minskningsmålet till 2020 beskrivs) • Att organisera trafiksäkerhetsarbete inom alla förvaltningar och intressentgrupper • Att öka användningen av cykelhjälm, säkerhetsbälte, reflex • Att genomföra trafikarrangemang som ökar säkerheten • Att göra skolresorna, skolskjutsarna och skolmiljöerna tryggare • Att öka uppskattningen av trafiksäkerhetsarbetet i verksamheten och beslutsfattandet.

Liite 5. Liikenneturvallisuustoimenpiteiden vaikutusten arviointi

ELY-centralens åtgärdsförslag	Kostnadsförslag	Säkerhetskonsekvens (personskador) TARVA-version 4.12
1. Säkerheten på livligt trafikerade vägar		
1.1 Byggnad av mitträcke på väg med omkörningsfält HMK		0,07800
projekt 1 Rv 8 Oravais ca 1,8 km, Vörrå	2 114 750 €	0,05200
projekt 2 Sv 66 Lentilä ca 2,6 km, Kuortane	300 000 €	0,02600
1.2 Byggnad av mitträcke på tvåfältsväg HMK/Latvamäkis utredning		0,30500
projekt 1 Rv 8 Fågelberget - Kvevlax 2,3 km, Korsholm	1 100 000 €	0,10700
projekt 2 Rv 19 Hyllykallio - Nurmo 1,85 km, Seinäjoki	300 000 €	0,09100
projekt 3 Sv 67 Rintalanmäki - Itikka 3,66 km, Seinäjoki	300 000 €	0,08200
projekt 4 Rv 18 Alho - Perälä ca 1,5 km, Laihela	530 000 €	0,02500
1.3. Byggnad av ny väg med mitträcke HMK		0,89300
projekt 1 Rv 19 omkörningsfält 2,8 km, Lappo	5 450 000 €	0,17000
projekt 2 Rv 19 omkörningsfält 2,8 km, Nurmo	5 699 000 €	0,18200
projekt 3 Rv 3 Rajalanmäki - Koskue 1,7 km + 1,7 km, Jalasjärvi	7 360 000 €	0,38900
projekt 4 Rv 8 Vassor - Kärlax 1,5 km + 2,2 km, Korsholm och Vörrå	4 216 000 €	0,15200
1.4 Istandsättning och komplettering av sidoräcken KL		
projekt 1 Rv 18 på avsnittet Tuuri - Myllymäki	100 000 €	
projekt 2 Sv 66 på avsnittet Alavo - Lappo	150 000 €	
projekt 3 Lv 673 Fladan - Kallmossen	150 000 €	
projekt 4 Lv 694 Birkalands ELY-centrals gräns - Seinäjoki	150 000 €	
1.5 Klarare motorvägsanslutningar HMK		0,11500
projekt 1 Rv 3 x rv 8 ändan av rampen	1 000 000 €	0,10400
projekt 2 Rv 3 Vasa mo-väg, korrigering av skevningen i Liselundskurvan	150 000 €	0,01100
projekt 3 Rv 3 Vasa mo-väg, fjärrstyrda bommar till serviceöppningarna	100 000 €	
1.6 Förbättring av anslutningar till huvudvägar KL		0,65600
projekt 1 Rv 19 Kovero planskilda trafikplats, Lappo	2 591 000 €	0,19200
projekt 2 Rv 18 x rv 16 Pelmaa, rv 18 uträkning + rv 16 flytt. av anslutn., Seinäjoki	1 500 000 €	0,03900
projekt 4 Rv 19 x sv 66 Honkimäki planskilda trafikplats ramper, Lappo	1 000 000 €	0,01800
projekt 5 rv 8 x rv 19 x lv 749 Ytterjeppo planskilda trafikplats, Nykarleby	2 800 000 €	0,07800
projekt 6 sv 67 Siltala planskilda trafikplats, Ilmola	3 200 000 €	0,21500
projekt 7 rv 19 x lv 17786 x lv 17788 Pöyhönen, terrassering, Kauhava	500 000 €	0,05300
projekt 8 rv 8 x rv 28 Haavistonkangas planskilda trafikplats, Karleby	2 500 000 €	0,06100
1.7 Rönjning vid huvudvägar KL		
projekt 1 Rv 8 älgvarningsavsnitten + kollisionssfarliga ställen	300 000 €	
projekt 2 Rv 3 älgvarningsavsnitten + kollisionssfarliga ställen	200 000 €	
projekt 3 Rv 18 älgvarningsavsnitten + kollisionssfarliga ställen	200 000 €	
projekt 4 Rv 19 älgvarningsavsnitten + kollisionssfarliga ställen	150 000 €	
1.8 Utvidgning av försöket med brett mittfält TP/JE		0,59800
projekt 1 Sv 67 Ilmola-Seinäjoki ca 26,7 km	800 000 €	0,31600
projekt 2 Rv 8 Edsevö-Norrby ca 7 km	210 000 €	0,04600
projekt 3 Rv 8 Karleby-området gräns ca 26,5km	800 000 €	0,13600
projekt 4 rv 28 Kelvää-Kannus ca 22 km	660 000 €	0,10000
1.9 Byggnad av automatisk trafikövervakning KL		2,88300
projekt 1 Rv 19 Jalasjärvi-S:joki + Nurmo-Lappo/Kauhava	150 000 €	0,90200
projekt 2 Sv 67 Östermark - Kurikka, 57 km	150 000 €	0,59000
projekt 3 Rv 18 Seinäjoki - Etseri, 85 km	200 000 €	0,96500
projekt 4 Rv 28 Haavistonkangas - Eskola, 40 km	120 000 €	0,42600

ELY-centralens åtgärdsförslag	Kostnadsförslag	Säkerhetskonsekvens (personskador) TARVA-version 4.12
2.1 Komplettering av cykelvägnätet HMK		0,03300
projekt 2 Vt 13 Kaustby - Vetil gång- och cykelväg	400 000 €	0,00700
projekt 3 Rv 18 Töysä - Hakojärvi gång- och cykelväg, Töysä	1 200 000 €	0,01300
projekt 4 Lv 717 Höstves gång- och cykelväg, Vasa	500 000 €	0,00500
projekt 5 Lv 741 Lövä - Sandsund gång- och cykelväg, Pedersöre	900 000 €	0,00800
projekt 6 Sv 67 Östermarks centrum, säkerhetsarrangemang	700 000 €	
2.2 Byggnad av belysning vid korsningar och övergångsställen KL		
projekt 1 Projekt i olika tätorter	100 000 €	
2.3 Framhävande av tätortens gränser KL		0,26000
projekt 1 Lv 17483 x Kivisaari planskilda trafikplats ramper rondell Hyllykallio, Seinäjoki	450 000 €	0,05500
projekt 2 Lv 663 x 6900 rondell, Kauhajoki	330 000 €	0,06200
projekt 3 Lv 673 x 676 x 6760 rondell, Närpes	350 000 €	0,14300
2.4 Stöd för hastighetsbegränsningar KL		0,15000
projekt 1 Fartgupp, övergångsställen med refug, avsmalningar	200 000 €	0,15000
3. Säkerheten i plankorsningar		
3.1 Siktröjningar KL		
projekt 1 S:joki-Vasabanans plankorsningar, ca 20 st. sammanlagt på landsvägar		
projekt 2 S:joki-Kasköbanans plankorsningar, ca 30 kpl sammanlagt på landsvägar		
projekt 3 S:joki-Haapamäkibanans plankorsningar, ca 12 st. sammanlagt på landsvägar		
Trafiksäkerhetsåtgärderna i punkterna 1-3 sammanlagt	52 330 750 €	5,97100
Kostn. p. enh. för personsk. som beskriver effektiviteten av åtg. 1-3	8 764 152 €	
4. Små trafiksäkerhetsobjekt		
4.1 Allokering av tilläggsfinansiering (tot. 0,2 mn €) KL	145 000 €	0,05700
2. Belysning på huvudvägar: Rv 8 det avsnitt som saknas i Kronoby (3,1 km)	65 000 €	0,04200
3. Åtgärdstypen Kollektivtrafikåtgärder; busshållplatser, busstak, cykelparkering m.m.	80 000 €	0,01500
Trafiksäkerhetsåtgärderna i punkterna 1-4 sammanlagt	52 475 750 €	6,02800
Kostn. p. enh. för personsk. som beskriver effektiviteten av åtg. 1-4	8 705 333 €	

Bilaga 6. Uppföljningsmätare för trafiksäkerhetsarbetet

Uppföljningsmätare för trafiksäkerhetsarbetet	Involverade (personer) i personskadeolyckor i utgångsläget (medeltal 2006-2010)		Halvtids-mål 2014	Mål 2020	Källa
	Omkomna	Skadade			
Övergripande mål: Antalet involverade i olyckor med dödlig utgång	30	-	24	15	Statistikcentralen
Övergripande mål: Antalet involverade i olyckor som lett till skador	-	675	608	506	Statistikcentralen
Riskbeteendet i trafiken minskar			-5,5	-6,0	
Att påverka ungas (15-25-åringar) trafikbeteende, antalet unga involverade	7,8	285,4	-1	-1	Statistikcentralen
Att minska antalet äldre (över 65 år) som omkommer i vägtrafiken, antalet äldre involverade	8,4	84,0	-1	-1	Statistikcentralen
Att minska de alkoholrelaterade olyckorna, antalet involverade i alkoholrelaterade olyckor	6,0	72,2	-1	-1	Statistikcentralen
Överhastighet som bakgrundsfaktor, antalet olyckor med dödlig utgång	9,2	-	-1	-1,5	VALT
Att utvidga den automatiska övervakningen, automatiskt övervakade huvudvägavsnitt, kilometer	nuvarande kilometerantal		mål	mål	ELY-centralen
Användningen av säkerhetsanordningar			-1	-1	Trafikskyddet
Användningsgraden för säkerhetsbälte, i framsätet	landskapsvis 86-88 %		90 %	94 %	
Användningsgraden för reflex	landskapsvis 36-38 %		40 %	55 %	
Användningsgraden för cykelhjälme	landskapsvis 13-18 %		20 %	40 %	
Trötthet och nedsatt vakenhetstillstånd som bakgrundsfaktor, antalet olyckor med dödlig utgång	5,4	-	-0,5	-0,5	VALT
Att öka andelen hållbara färdssätt			-1,0	-2,0	
Mera gång- och cykeltrafik			-1	-1	Statistikcentralen
Att förbättra och utveckla säkerheten i tätortsområden, fotgängar- och cykelolyckor som inträffat inom tätortsmarkets influensområde	2,6	47,8			
Att uppmuntra användningen av kollektivtrafik			0	-0,5	PTU
Att bryta ökningen av biltrafiken, att följa fördelningen av färdssätten för kollektivtrafikens del på basis av antalet resor	landskapsvis 1-4 %		mål	mål	
Trafikaspekten och trafikmålen ska styra			under -1,5	under -1,5	
Att förbättra säkerheten på huvudvägarna			under -1,5	under -1,5	Statistikcentralen
Att minska mötesolyckorna med mitträckeslösningar, bred mittfältsmarkering och genom att se över hastighetsbegränsningarna på avsnitt med tät bosättning invid vägen. Antalet mötesolyckor på huvudvägarna.	5,6	20,8			
Att minska singelolyckorna: kantstrecksmarkeringar som väcker uppmärksamhet, att istandsätta gamla räcken och se över hastighetsbegränsningarna på avsnitt med tät bosättning invid vägen. Antalet singelolyckor på huvudvägarna.	2,4	57,6			

Publikationens serie och nummer Rapporter 137/2012					
Författare Aarnikko Heljä Korpinen Anna		Publiceringsdatum December 2012			
		Utgivare Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten			
		Projektets finansiär/uppdragsgivare			
Publikationens titel Trafiksäkerhetsplan för ELY-centralen i Södra Österbotten Södra Österbotten, Mellersta Österbotten och Österbotten					
<p>Sammandrag</p> <p>Trafiksäkerhet är summan av många faktorer. Trafikmiljön gör det möjligt att färdas tryggt, men användarnas attityder och val är mest avgörande. Som mål för trafiksäkerheten har man satt en 0-vision, som innebär att ingen ska behöva dö eller skadas allvarligt i trafiken. I praktiken betyder målet att antalet trafikdöda halveras och antalet skadade minskar avsevärt fram till 2020. Med avseende på nuläget är målet utmanande och förutsätter att alla aktörer förbinder sig att målmedvetet arbeta för de mål som satts för trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsmålet för landskapet Mellersta Österbotten är ännu striktare: inte ett enda dödsfall i trafiken 2020.</p> <p>Södra Österbottens trafiksäkerhetsplan styr trafiksäkerhetsarbetet i landskapen Södra Österbotten, Österbotten och Mellersta Österbotten. Visionen, målen och åtgärderna för trafiksäkerheten på området för Södra Österbottens ELY-central har utformats utifrån analyser av nuläget i planeringsområdet, den riksomfattande trafiksäkerhetsplanen och växelverkan med intressentgrupperna i området. Åtgärdsprogrammet innehåller fyra prioriterade områden, som är: att organisera trafiksäkerhetsarbetet, att minska riskbeteendet, att öka de hållbara färd-sätten och att säkerhetsaspekten ska styra verksamheten. Särskilda riskgrupper med tanke på trafiksäkerheten är på området för Södra Österbottens ELY-central unga (15-25 år) och äldre (över 65 år). Problematiskt riskbeteende på planeringsområdet är överhastigheter, underlåtenhet att använda säkerhetsanordningar, risker till följd av alkohol och nedsatt körförmåga. Konsekvensgranskningen visar att den fysiska trafikmiljön behöver förbättras, men det räcker inte för att nå säkerhetsmålet. Ett klart organiserat trafiksäkerhetsarbete skapar möjlighet att nå alla som färdas och påverkar riskbeteendet, vilket är en nyckel för att man ska nå säkerhetsmålet.</p> <p>ELY-centralen förbinder sig att i sin egen verksamhet sätta trafiksäkerheten som centralt mål som styr verksamheten och utmanar andra intressentgrupper att göra detsamma. För att säkerhetsmålet ska nås krävs att många olika förvaltningsområden och intressentgrupper agerar aktivt och förbinder sig att främja och genomföra åtgärderna.</p>					
<p>Nyckelord</p> <p>Trafiksäkerhet; plan; mål; prioriterat område; uppföljning; Södra Österbotten; Mellersta Österbotten; Österbotten</p>					
ISBN (PDF) 978-952-257-708-5	ISBN (tryckt) 978-952-257-707-8	ISSN-L 2242-2846	ISSN (webbpublikation) 2242-2854	ISSN (tryckt) 2242-2846	URN :ISBN:978-952-257-706-1
Sidantal 62		Språk Svenska		Pris (inneh. moms 8%)	
<p>Beställningar/distribution</p> <p>Kjell Lind / kjell.lind@ely-keskus.fi / puh. 0295 027 734 ELY-centralen i Södra Österbotten / Trafik och infrastruktur / Korsholmsesplanaden 44 / PB 93, 65101 Vasa Publikationen finns också på webben: www.ely-centralen.fi/publikationer eller www.doria.fi</p>					
<p>Förläggare</p> <p>Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten</p>					
<p>Tryckeri, ort och tidpunkt</p> <p>Kopijyvä Oy, 2013</p>					

Julkaisusarjan nimi ja numero Raportteja 137/2012					
Tekijät Aarnikko Heljä Korpinen Anna		Julkaisu-aika Joulukuu 2012			
		Julkaisija Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus			
		Hankkeen rahoittaja/toimeksiantaja			
Julkaisun nimi Etelä-Pohjanmaan ELY- keskuksen liikenneturvallisuussuunnitelma Etelä-Pohjanmaa, Keski-Pohjanmaa ja Pohjanmaa					
<p>Tiivistelmä</p> <p>Liikenneturvallisuus syntyy monen tekijän summana. Liikenneympäristö mahdollistaa turvallisen liikkumisen, mutta käyttäjien asenteet ja valinnat ratkaisevat eniten. Liikenneturvallisuudelle on asetettu tavoitteeksi 0-visio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Käytännössä tavoite merkitsee liikennekuolemien määrän puolittamista ja loukkaantuneiden merkittävää vähentämistä vuoteen 2020 mennessä. Tavoite on nykytilanteeseen nähden haasteellinen edellyttäen kaikkien toimijoiden sitoutumista liikenneturvallisuudelle asetettujen tavoitteiden määrätietoiseen edistämiseen. Keski-Pohjanmaan maakunnan liikenneturvallisuustavoite on vielä astetta tiukempi: ei yhtään liikennekuolemaa vuoteen 2020 mennessä.</p> <p>Etelä-Pohjanmaan liikenneturvallisuussuunnitelma ohjaa liikenneturvallisuustyötä Etelä-Pohjanmaan, Pohjanmaan ja Keski-Pohjanmaan maakunnissa. Etelä-Pohjanmaan ELY-alueen liikenneturvallisuuden visio, tavoitteet ja toimenpiteet on muodostettu suunnittelalueen nykytila-analysien, valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman ja alueen sidosryhmien kanssa käydyn vuorovaikutuksen perusteella. Toimenpideohjelma sisältää neljä painopistealuetta, joita ovat: liikenneturvallisuustyön organisointi, riskikäyttäytymisen vähentäminen, kestävien kulkutapojen lisääminen ja turvallisuusnäkömyksen ohjaavuus toiminnassa. Liikenneturvallisuuden erityisiä riskiryhmiä Etelä-Pohjanmaan ELY-keskuksen alueella ovat nuoret (15–25-vuotiaat) ja ikääntyneet (yli 65-vuotiaat). Riskikäyttäytymisen ongelmia suunnittelualueella ovat ylinopeudet, turvalaitteiden käyttämättömyys, alkoholin ja heikentyneen ajokyvyn aiheuttamat riskit. Vaikutustarkastelu osoittaa, että fyysisen liikenneympäristön parantamista tarvitaan, mutta se ei riitä turvallisuustavoitteen saavuttamiseen. Liikenneturvallisuustyön selkeä organisointi luo mahdollisuuden saavuttaa kaikki liikkujat ja vaikuttaa riskikäyttäytymiseen, mikä on avain turvallisuustavoitteen saavuttamiseen.</p> <p>Omassa toiminnassaan ELY-keskus sitoutuu asettamaan liikenneturvallisuuden keskeiseksi toimintaa ohjaavaksi tavoitteeksi, haastaa muut sidosryhmät mukaan. Turvallisuustavoitteen saavuttamisessa tarvitaan useiden eri hallinnonalojen ja sidosryhmien aktiivista toimintaa ja sitoutumista toimenpiteiden edistämiseen ja toteuttamiseen.</p>					
<p>Asiasanat</p> <p>Liikenneturvallisuus; suunnitelma; tavoite; painopisteet; seuranta; Etelä-Pohjanmaa; Keski-Pohjanmaa; Pohjanmaa</p>					
ISBN (PDF)	ISBN (painettu)	ISSN-L	ISSN (verkkojulkaisu)	ISSN (painettu)	URN
978-952-257-708-5	978-952-257-707-8	2242-2846	2242-2854	2242-2846	:ISBN:978-952-257-706-1
Kokonaissivumäärä		Kieli	Hinta (sis. alv 8%)		
62		Ruotsi			
<p>Julkaisun myynti/jakaja</p> <p>Kjell Lind / kjell.lind@ely-keskus.fi / tel. 0295 027 734</p> <p>Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus / Liikenne- ja infrastruktuuri / Korsholmanpuistikko 44 / PL 93, 65101 Vaasa</p> <p>Julkaisu on saatavana myös verkossa: www.ely-keskus.fi/julkaisut sekä www.doria.fi</p>					
<p>Julkaisun kustantaja</p> <p>Etelä-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus</p>					
<p>Painopaikka ja -aika</p> <p>Kopijyvä Oy, 2013</p>					

RAPPORTER 137 | 2012

**TRAFIKSÄKERHETSPLAN FÖR ELY-CENTRALEN I SÖDRA ÖSTERBOTTEN
SÖDRA ÖSTERBOTTEN, MELLERSTA ÖSTERBOTTEN OCH ÖSTERBOTTEN**

Närings-, trafik- och miljöcentralen i Södra Österbotten

ISBN 978-952-257-707-8 (tryckt)

ISBN 978-952-257-708-5 (PDF)

ISSN-L 2242-2846

ISSN 2242-2846 (tryckt)

ISSN 2242-2854 (webbpublikation)

URN:ISBN:978-952-257-708-5

www.ely-keskus.fi/julkaisut | www.doria.fi